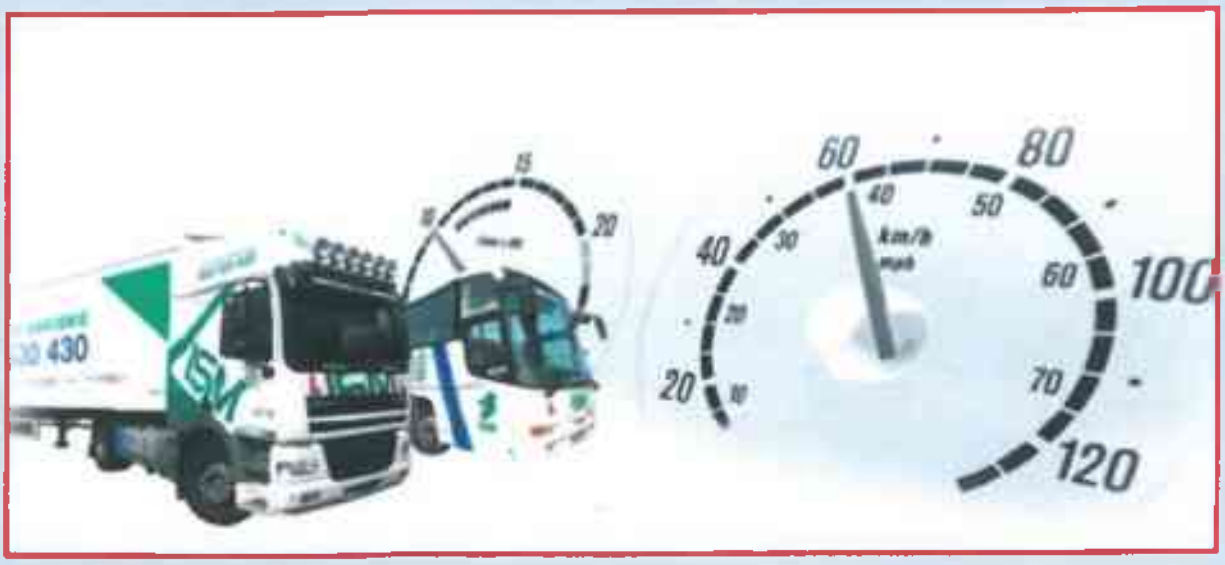
Ing.Mihaela Țurlică

CPI

MARFĂ ŞI PERSOANE

Suport de curs pentru formarea conducãtorilor auto



2018

Mihaela Ţurlică

SUPORT DE CURS

PENTRU

CONDUCĂTORII AUTO

CARE EFECTUEAZĂ TRANSPORT RUTIER DE

MĂRFURI ŞI PERSOANE

Ediţia 2018

NOTA AUTORULUI

Toţi conducătorii auto care doresc să efectueze transport de marfă sau persoane cu autovehicule destinate acestui scop, trebuie să deţină certificat de competenţă profesională CPC sau CPI, după caz, certificate care au valabilitate de 5 ani.

Certificatul de pregătire continuă – CPC se obţine în urma promovării unui examen format dintr-o probă teoretică ce constă în rezolvarea unui test grilă pe calculator alcătuit din 30 de întrebări, minim 21 corecte fiind necesare pentru promovare. Examenul este organizat de Autoritatea Rutieră Română-ARR.

Certificatul de pregătire iniţială – CPI, se obţine în urma promovării unui examen, format dintr-o probă teoretică şi una practică şi este de asemenea organizat de Autoritatea Rutieră Română-ARR.
Proba teoretică constă la rândul ei în 2 probe: un test tip grilă pe calculator, cu 100 de întrebări având 4 variante de răspuns şi numai una singură corectă, pentru promovare fiind necesare minim 70 de răspunsuri corecte, şi o probă scrisă - un studiu de caz ce conţine 20 de probleme de rezolvat, pentru promovare fiind necesare 14 răspunsuri corecte.
Certificatul de competenţă profesională se eliberează după obţinerea calificativului "Admis" la toate cele 3 probe de examen: testul grilă, studiul de caz şi proba practică.

Întrebările şi problemele ce trebuie rezolvate de către şoferi vizează o paletă largă de cunoştinţe: în primul rând prevederile regulamentelor UE referitoare la perioadele de conducere şi de odihnă ale conducătorului auto, la aparatele tahograf precum şi noţiuni de conducere ecologică şi preventivă, cunoaşterea autovehiculului şi măsuri ce trebuie luate pentru prevenirea accidentelor şi incidentelor pe parcursul efectuării transportului de marfă şi de călători.

Suportul de curs a fost conceput ca un instrument util în primul rând în procesul de pregătire pentru examenul de obţinere a certificatului de competenţă profesională, dar şi ca un ajutor pentru şoferii profesionişti aflaţi la începutul carierei şi care au nevoie de sprijin în înţelegerea deplină şi corectă a legislaţiei specifice.

Manualul transpune într-un limbaj simplu, accesibil, prevederile de interes pentru conducătorii auto din legislaţia naţională şi comunitară în domeniul transportului rutier, în special: Reg. (CE) nr. 561/2006 privind perioadele de şofat, de repaus şi pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto, Reg. (UE) 165/2014 privind tahografele în transportul rutier şi de modificare a Reg. 561/2006, OG 37/2007 privind transporturile rutiere şi normele de aplicare aprobate prin OMTI 980/2011, etc.

Suportul de curs expune, în formă grafică simplificată, regulile privind perioadele de conducere şi de odihnă ale conducătorului auto aşa cum sunt ele prezentate în documentul "**Explicaţii privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 în sprijinul punerii în aplicare armonizate a controalelor rutiere**" elaborat în cadrul proiectului TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement) ce urmăreşte armonizarea practicilor de aplicare şi control a legislaţiei în UE în contextul controalelor rutiere.

Capitolul referitor la fixarea încărcăturii prezintă, de asemenea de manieră simplificată, recomandările cuprinse în "**Ghidul european de bune practici privind asigurarea încărcăturii pentru transportul rutier**" elaborat la nivelul UE pentru a constitui o bază comună pentru implementarea şi aplicarea practică a dispoziţiilor referitoare la asigurarea încărcăturii.

Informaţiile privind regulile de utilizare şi funcţionarea aparatelor tahograf prezentate în secţiunea dedicată, au avut ca sursă de informare, în afară de legislaţia specifică, atât manualele de utilizare

publicate de producătorii de tahografe omologate (Actia, Siemens VDO şi Stoneridge Electronics) cât şi ghidul "**Rules on drivers' hours and tachographs for goods vehicles in Great Britain and Europe**" elaborat şi publicat de Driver and Vehicle Standards Agency - DVSA, agenţie guvernamentală responsabilă cu autorizarea şi licenţierea operatorilor de transport în Marea Britanie.

Manualul conţine toate informaţiile necesare pentru a obţine calificativul "Admis" la toate cele 3 probe ale examenului pentru CPI şi pentru proba teoretică de la CPC. Primele 3 capitole se adresează în egală măsură tuturor şoferilor, indiferent dacă doresc să efectueze transport de marfă sau de persoane, capitolul 4 se adresează exclusiv celor care se pregătesc pentru obţinerea certificatului de competenţă profesională pentru transportul de marfă, iar capitolul 5 este dedicat exclusiv transportului de persoane.
La finalul fiecărui capitol se regăsesc studiile de caz aferente temei respective, aşa cum sunt ele publicate pe pagina de web a ARR, rezolvate.

Succes la examen şi drumuri bune!

Capitolul

1. MECANICĂ ŞI ECHIPAMENTE DE SIGURANŢĂ

1.1 MECANICĂ ŞI CONDUCERE ECOLOGICĂ

Vehiculele utilizate la transportul de marfă sau persoane trebuie să fie înmatriculate, să fie asigurate pentru pagube provocate terţilor şi să se încadreze în normele legale de siguranţă şi securitate ce se regăsesc în reglementările privind transporturile rutiere. Registrul Auto Roman (RAR) este instituţia care efectuează omologarea de tip şi individuală a vehiculelor.

I.T.P. se efectuează în staţii autorizate de RAR : la cel mult 1 an de la ultima verificare pentru autocamioane cu MTMA de peste 3,5 tone şi la cel mult 6 luni de la ultima verificare pentru autovehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri.
În **certificatul de înmatriculare** se regăsesc datele tehnice ale autovehiculelor (necesare la încărcarea vehiculului): masa proprie a vehiculului, masa totală maximă autorizată MTMA (reprezintă masa maximă a unui vehicul încărcat declarată admisibilă de autoritatea competentă), masa maximă autorizată pe axe, masa remorcabilă cu şi fără dispozitiv de frânare, puterea netă (în kw), numărul de locuri, inclusiv şoferul.
Un autovehicul avariat în urma unei coliziuni uşoare, poate circula dacă deţine autorizaţie eliberată de poliţie, dar nu mai mult de 30 zile de la data producerii avariei.

Circulaţia cu defecţiuni tehnice majore care pun în pericol siguranţa circulaţiei se sancţionează cu amendă contravenţională, reţinerea certificatului de înmatriculare şi a plăcuţelor cu numerele de înmatriculare, imobilizarea vehiculului şi anularea ITP.

Raport de compresie – raportul dintre volumul maxim al cilindrului şi volumul camerei de ardere
Turaţia (indicată de turometru) - numărul de rotaţii al arborelui motor într-un minut sau numărul de rotaţii al arborelui principal al cutiei de viteze
Cuplu (moment) motor - forţa exploziei înmulţită cu lungimea braţului arborelui cotit (este mai mare la roţile motrice decât la motor, indiferent de treapa de viteze selectată)
Puterea - cuplul motor înmulţit cu viteza unghiulară (este mai mică la roţi decât la motor datorită frecărilor din transmisie).
Consum specific - cantitatea de combustibil necesară pentru producerea unei unităţi de lucru mecanic
Regulatorul limitator de turaţii - limitează solicitările mecanice şi termice ale motorului prin limitarea turaţiei sub turaţia maximă
Turbosuflanta - creşte puterea motorului prin supraalimentare. La oprire, motorul trebuie să funcţioneze câteva minute în gol pentru a asigura o răcire lentă a turbosuflantei.
Catalizatorul - are rolul de a reduce emisiile de noxe prin arderea completă a gazelor de evacuare

Aditivul Ad-Blue - se foloseşte la unele motoare Euro 4 şi la motoarele Euro 5 pentru reducerea emisiilor de noxe; se alimentează într-un rezervor special şi se injectează în galeria de evacuare
Pinionul electromotorului - angrenează cu coroana dinţată a volantei
Forţele care se opun înaintării autovehiculului - forţa de inerţie, forţa de frecare dintre pneu şi asfalt, rezistenţa aerului, rezistenţa pantei (obs. la viteză constantă forţa de inerţie este nulă).

Transmisia autovehiculului

Rol - asigură transmiterea fluxului de putere de la motor la roţile motoare şi multiplică/demultiplică momentul motor transmis la roţile motrice.
Elementele lanţului de transmitere a momentului motor de la motor la roţi la un autovehicul 4x2 cu tracţiune pe spate: motor – ambreiaj - cutie de viteze – transmisia longitudinală (axul cardanic) – diferenţial – planetare - roţi.

Ambreiajul: permite întreruperea fluxului de putere transmis de la motor la roţile motrice, permite cuplarea progresivă a motorului cu transmisia şi protejează transmisia la şocuri şi suprasarcini.
Diminuarea şocurilor în transmisie la schimbarea treptelor de viteză inferioare (treapta 1 şi 2) se face prin ambreierea progresivă, concomitent cu accelerarea până la turaţia economică. Menţinerea continuă a piciorului pe pedala de ambreiaj determină supraîncălzirea ambreiajului şi uzura prematură a rulmentului de presiune al ambreiajului. Se impune cuplarea progresivă a motorului cu transmisia prin intermediul ambreiajului la plecarea de pe loc, la oprire şi la schimbarea treptelor de viteză.

Cutia de viteze (schimbătorul de viteze) :
- permite modificarea forţei de tracţiune (adică multiplică momentul motor) în funcţie de variaţia rezistenţelor la înaintare. Cea mai mare forţă de tracţiune este în treapta 1.
- permite întreruperea temporară a fluxului de putere de la motor la roţile motoare.
- permite mersul înapoi fără inversarea sensului de rotaţie a motorului.

Transmisia longitudinală (axul cardanic): este specifică autovehiculelor cu tracţiune pe spate sau tracţiune integrală şi permite compensarea variaţiilor de poziţie relativă a componentelor transmisiei.

Transmisia principală: multiplică momentul motor transmis roţilor motrice cu un raport de transmitere prestabilit de constructor (conducătorul auto un poate interveni precum în cazul cutiei de viteze).

Diferenţialul: distribuie momentul motor la roţile motrice şi permite ca roţile aceleiaşi punţi motoare să ruleze cu turaţii diferite.

Sistemul de blocare a diferentialului ajută la plecarea de pe loc de pe un drum cu aderenţă scăzută la o roată de pe puntea motoare; dacă una dintre roţi patinează, diferenţialul se blochează şi nu mai permite rotirea roţilor cu viteze diferite, înfrânând astfel roata care patinează.

Anvelopele
Marcajul anvelopelor 305/70 R22,5 95L:

305 - lăţimea anvelopei (în milimetri)
70 - raportul înălţime/lăţime (în procente)
22,5 - diametrul interior al anvelopei/ diametrul jantei (în inch)
L - indicele de viteză
95 - indicele de sarcină

Circulaţia cu anvelope umflate sub presiunea prescrisă de fabricant are ca efecte creşterea consumului de combustibil, încălzirea excesivă a pneului, uzura prematură a pneului pe flancuri (suprapresiunea uzează pneul pe mijlocul benzii de rulare), influenţează funcţionarea mecanismului de direcţie şi suspensia. Refacerea presiunii se face "la rece" la valoarea prescrisă de producător.

Factorii care pot cauza explozia unei anvelope: rularea cu presiune scăzută sau cu suprapresiune, defecte ale anvelopei care slăbesc sau deteriorează carcasa (deformări, gâlme, tăieturi), rularea cu viteze ridicate şi la temperaturi exterioare mari, vechimea anvelopelor, utilizarea anvelopei după ce s-a mers cu pană, rularea cu suprasarcină.

Încălzirea excesivă a pneurilor se datorează în principal circulaţiei cu presiune sub limita normală, circulaţiei în suprasarcină sau rularea sau viteză ridicată la temperaturi exterioare mari dar şi eventuale frecări generate de distanţa prea mică dintre saboţi şi tamburi, ruperea arcului de readucere a saboţilor, etc.

Consecinţele căldurii atmosferice asupra pneurilor: creşterea presiunii pneului (rezultă uzura prematură pe mijlocul benzii de rulare), scăderea aderenţei pneului (rezultă mărirea distanţei de frânare), supraîncălzirea pneurilor (risc de explozie).

Consumul de combustibil este dependent de sarcina şi turaţia motorului, de presiunea din pneuri care influenţează rezistenţa la înaintare a autovehiculului, de treapta de viteză selectată şi de masa încărcăturii.

Adoptarea unui stil de conducere economic şi ecologic (reducerea consumului de combustibil) presupune: asigurarea funcţionării motorului în zona de turaţie economică marcată cu verde pe turometru, utilizarea inerţiei vehiculului şi a frânei de încetinire, accelerări moderate, anticipare, frânare treptată şi moderată, utilizarea frânei de motor, circulaţia cu viteză constantă, adaptată, utilizarea optimă a rapoartelor cutiei de viteze (se foloseşte treapta cea mai mare posibilă la condiţiile de drum date în zona de turaţii economice, schimbarea la timp a treptelor de viteză, nu se circula subturat sau supraturat), diminuarea rezistenţei aerului prin rularea cu o viteză sub 85 Km/h.

Semnificaţia zonelor marcate pe turometru

Turometrul (indică turaţia motorului şi implicit a arborelui primar al cutiei de viteze)		
Zona verde **(zona turaţiilor economice)**	**Zona portocalie**	**Zona roşie**
- consumul specific de combustibil este minim - momentul motor este maxim - cea mai mare forţă de tracţiune la roţile motoare - cea mai mare rezervă de putere	Zona de turaţii care poate fi utilizată numai pentru perioade foarte scurte de timp atunci când este necesar să se depăşească situaţii neprevăzute, dificile de trafic.	- consumul specific de combustibil este maxim - scade semnificativ forţa de tracţiune - solicitare maximă pentru motor (mecanică şi termică)

Avantajele conducerii ecologice (Eco-driving): scade poluarea, scade uzura autovehiculului, consum redus de combustibil, reducerea costurilor de exploatare, creşte siguranţa circulaţiei.

1.2 ECHIPAMENTE DE SIGURANŢĂ

Sistemul ASR
Împiedică ruperea aderenţei pneului cu solul la pornirea de pe loc. Anti Slip Regulator (ASR) este un sistem de control al tracţiunii şi este proiectat pentru a preveni pierderea tracţiunii la roţile motoare şi menţine controlul vehiculului atunci când se aplică acceleraţie excesivă de către conducătorul auto iar starea suprafeţei drumului nu este în măsură să facă faţă cuplului aplicat.

Sistemul permite pornirea şi accelerarea armonioasă fără răsucirea în gol a roţilor sau apariţia alunecării laterale, indiferent de viteză. În cazul în care se constată o creştere bruscă a turaţiei la nivelul unei roţi motoare (alunecare), sistemul acţionează asupra sistemului de alimentare a motorului, reduce puterea propulsorului şi evită apariţia acestui efect. În mod suplimentar permite reducerea gradului de uzură a anvelopelor.

Sistemul ESP
Asigură stabilitatea vehiculului în cazul derapării.
Controlul electronic al stabilităţii ESP este un sistem computerizat de control şi reglare a stabilităţii în mers a vehiculelor; intervine atunci când detectează o pierdere a controlului asupra autovehiculului acţionând sistemul de frânare astfel încât şoferul recapătă controlul. Frânarea survenită este o acţiune automată, întreprinsă selectiv şi independent pe oricare dintre roţi (de ex., pe roata exterioară din faţă pentru contracararea supravirării sau pe roata interioară din spate pentru contracararea subvirării). Unele sisteme ESP intervin asupra sistemului de alimentare şi reduc şi puterea motorului până când şoferul recapătă controlul asupra autovehiculului.

Sistemul ABS (Anti-lock breaking system)
La frânarea de urgenţă blocarea roţilor conduce la mărirea spaţiului de frânare, apare riscul derapajului şi, în plus, blocarea roţilor punţii faţă determină pierderea controlului direcţiei iar blocarea roţilor punţii spate determină pierderea stabilităţii.
Sistemul ABS este un sistem ce previne blocarea roţilor în timpul frânării. Aceasta prezintă două avantaje majore: permite şoferului să păstreze controlul direcţiei în timpul frânării de urgenţă şi scurtează distanţa de frânare.
Tehnica recomandată pentru şoferi într-o maşină echipată cu ABS, într-o situaţie de urgenţă, este să să apese pedala de frână până la fund şi să se ocolească eventualele obstacole. În asemenea situaţii, ABS va reduce semnificativ şansele unui derapaj şi pierderea controlului, mai ales cu maşinile grele.
ABS acţionează asupra frânelor fiecărei roţi în parte, creşte eficienţa sistemului de frânare mai ales pe drumurile cu aderenţă scăzută. Dacă martorul ABS se aprinde, sistemul nu funcţionează iar la o frânare bruscă roţile vor aluneca.

Avantajele ABS-ului: scade distanţa de frânare, se păstrează controlul direcţiei în timpul frânărilor de urgenţă, împiedică derapajul în timpul frânării, menţine stabilitatea vehiculului în timpul frânărilor de urgenţă.

Tempomatul (pilotul automat)
Menţine viteza de deplasare constantă din momentul activării; contribuie la reducerea consumului de carburant iar conducătorul auto nu trebuie să fie concentrat tot timpul la pedala de acceleraţie pentru a menţine turaţiile economice. Se dezactivează la acţionarea manetei (butonului) de comandă sau automat, la acţionarea pedalei de frâna, a celei de ambreiaj sau a frânei de încetinire (retarder).
Pot apărea şocuri în transmisie la utilizarea tempomatului: la dezactivare, dacă nu se preia controlul tracţiunii prin acţionarea corespunzătoare a acceleraţiei, la acţionarea pedalei de ambreiaj sau a pedalei de frână.

Autopilot adaptiv (ACC - Adaptive Cruise Control)
Este un sistem de autopilot utilizat la vehiculele moderne. Sistemul utilizează ori un radar ori un laser pentru a permite vehiculului să încetinească atunci când se apropie de alt vehicul şi să accelereze apoi la viteza presetată atunci când condiţiile de trafic o permit.
Ajută conducătorul auto la mersul în coloană; menţine automat distanţa corectă faţă de vehiculul aflat în faţă în funcţie de viteza cu care se circulă şi evită coliziunile din spate.

Sistemul de ajutor la pornirea în rampă (Hill Holder)
Împiedică deplasarea vehiculului în spate la pornirea în rampă, atunci când conducătorul auto mută piciorul de pe pedala de frână pe cea de accelerație. Între avantajele sistemului se numără scăderea riscului opririi motorului la pornirea în rampă, evitarea patinării excesive a ambreiajului, reducerea uzurii anvelopelor, elimină riscul unei coliziuni cu vehiculul aflat în spate.

Sistemele de frânare de încetinire (Retarder)
Sistemul de frânare de serviciu, bazat pe fricțiune, poate ceda în timp, în cazul în care este folosit în exces, mai ales la coborârea pantelor lungi. Din acest motiv, pentru a îmbunătăți distanța și timpul de frânare, camioanele și autobuzele sunt echipate cu diverse sisteme de frânare auxiliare care nu sunt bazate pe fricțiune.

Scopul principal al retarderelor este de a încetini vehiculele sau de a menține o viteză constantă, când mașina coboară o pantă, deal, etc. E important de știut că aceste dispozitive nu au posibilitatea de a opri un vehicul, deoarece cu cât viteza este mai mică, cu atât eficiența lor e mai redusă. Retarderul este folosit ca un ajutor al sistemului tradițional de frânare, sistemul de frânare este cel care oprește mașina complet, după ce retarderul a încetinit destul mașina. Din moment ce frâna tradițională e folosită mai rar se poate spune că retarderul prelungește viața sistemului de frânare.

Efectul de încetinire se poate obține prin frânarea arborelui de ieșire din cutia de viteze (retarder hidraulic sau electromagnetic) sau prin obturarea galerici de evacuare a motorului (frâna de eșapament care întrerupe alimentarea cu motorină și obturează ieșirea gazelor de eșapament determinând motorul să acționeze ca un compresor).

Retarderele hidraulice sunt de diferite feluri, în funcție de fluidul folosit: ulei de transmisie, apa sau o sursă separată de ulei. Frânarea se realizează prin introducerea de ulei hidraulic în carcasă, în funcție de treapta de frânare selectată (se recomandă ca maneta de comandă să fie acționată secvențial). Deoarece lichidul se încălzește foarte des, acesta e transportat printr-un sistem de răcire. Unul din avantajele acestor piese este faptul ca sunt foarte silențioase. La folosirea excesivă, eficiența frânării poate să scadă datorita supraîncălzirii uleiului și a lichidului de răcire. Forța de frânare a retarderului hidraulic depinde de treapta de frânare selectată care influențează în mod direct cantitatea de lichid hidraulic ce se comandă a fi injectat în carcasa acestuia.

Retarderul electromagnetic folosește inducția pentru a oferi forța de încetinire. Retarderul electromagnetic este compus dintr-un rotor plasat pe axul cardanic și dintr-un stator plasat pe șasiul mașinii. Rotorul și statorul nu au contact direct fizic. Atunci când e necesară încetinirea, bobinele electrice din stator primesc energie de la baterie, astfel creându-se un câmp magnetic în care rotorul se poate mișca. Astfel rotorul primește curent cu un pol magnetic opus celui din stator. Cele două poluri magnetice opuse încetinesc rotorul, implicit axul și transmisia mașinii. Rotorul e răcit pe bază de aer, de către ventilatoarele proprii, ceea ce înseamnă ca sistemul de răcire a mașinii nu e suprasolicitat. Întregul sistem de operare a retarderului este foarte silențios.

Retarderul funcționează numai dacă autovehiculul este în mișcare și se utilizează la coborârea pantelor lungi, acționând în mod indirect asupra roților motoare. În cazul sistemelor de frânare de încetinire ce acționează asupra galeriei de evacuare sau la cele electromagnetice, efectul de frânare

se produce imediat după acţionarea acestora; retarderul hidraulic este mai puţin eficient pentru că efectul de frânare se produce cu întârziere previzibilă faţă de momentul activării, determinată de viteza de curgere a lichidului.

Avantajele retarderului sunt multiple: menţine sistemul de frânare de serviciu în stare optimă (rece), reduce uzura elementelor de fricţiune ale sistemului de frânare, creşte durata de viaţă a frânei de serviciu, scade distanţa de frânare, contribuie la reducerea cheltuielilor de exploatare şi scăderea consumului de combustibil.

Riscurile în utilizare sunt reprezentate de şocurile provocate în transmisie la schimbarea treptelor de frânare şi de deraparea punţii motoare datorită lipsei asistării electronice la frânării atunci când aderenţa este scăzută (gheaţă, ploaie).

1.3 STUDII DE CAZ

1. Câte axe are un autovehicul 4x2 cu transmisie longitudinală şi care este rolul acestora?
R: Două (2) axe: una de direcţie (faţa) şi una de tracţiune (spatele).

2. Indicaţi care este rolul transmisiei autovehiculului?
R: Transmite şi modifică momentul motor transmis de la motor la roţile motrice.

3. O conducere economică şi ecologică impune exploatarea raţională a transmisiei autovehiculului. Indicaţi care sunt componentele lanţului de transmitere a momentului motor de la motor la roţi la un autovehicul 4x2 cu motorul amplasat la partea din faţă şi tracţiune spate (transmisie longitudinală).
R: Motor, ambreiaj, cutie de viteze, ax cardanic, diferenţial, arbori planetari, roţi.

4. Indicaţi două componente ale transmisiei care multiplică momentul motor transmis la roţile motoare.
R: Cutia de viteze şi transmisia principală.

5. Enumeraţi două componente ale transmisiei autovehiculului care permit întreruperea fluxului de putere transmis de la motor la roţile motrice
R: Ambreiajul şi cutia de viteze.

6. Indicaţi două dintre rolurile ambreiajului
R: Întrerupe transmiterea fluxului de putere de la motor la roţile motrice (permite staţionarea cu motorul în funcţiune), protejează transmisia de şocuri şi suprasarcini, permite cuplarea progresivă a motorului cu transmisia.

7. Cunoaşteţi că trebuie să asiguraţi o exploatare raţională a motorului şi a transmisiei autovehiculului. Indicaţi 3 roluri ale cutiei de viteze.
R: Multiplică şi demultiplică (modifică) momentul motor transmis de la motor la roţile motrice, cuplează şi decuplează motorul de restul transmisiei (permite staţionarea cu motorul în funcţiune), permite mersul cu spatele fără inversarea sensului de rotaţie al motorului.

8. Indicaţi subansamblul transmisiei autovehiculului care permite mersul înapoi fără inversarea sensului de rotaţie a motorului:
R: Cutia de viteze

9. Care dintre componentele transmisiei autovehiculului permite compensarea variaţiilor de poziţie relativă a componentelor transmisiei?
R: Axul cardanic

10. Care dintre componentele transmisiei permite ca roţile aceleiaşi punţi motoare să ruleze la turaţii diferite?
R: Diferenţialul.

11. Autocamionul este prevăzut cu sistem de blocare a diferenţialului. Precizaţi care este rolul acestui sistem şi modul în care acesta acţionează.
R: Ajută la plecarea de pe loc când una dintre roţile motrice are aderenţă scăzută; dacă o roată motoare pierde aderenţă, împiedicând deplasarea autovehiculului, această roată este înfrânată iar forţa de tracţiune va fi deviată către roţile cu aderenţă mai bună, permiţând astfel deplasarea.

12. Indicaţi două dezavantaje/riscuri ale blocării roţilor în timpul unei frânări de urgenţă
R: Creşte distanţa de frânare, risc de derapaj, pierderea maniabilităţii şi stabilităţii autovehiculului în timpul frânării.

13. Autovehiculul este echipat cu ABS. Indicaţi 2 avantaje ale sistemelor contra blocării roţilor.
R: Scade distanţa de frânare, permite şoferului să păstreze controlul direcţiei în timpul frânării, scade riscul de derapaj în timpul frânării, menţine stabilitatea autovehiculului în timpul frânării de urgenţă, împiedică blocarea roţilor la frânarea de urgenţă.

14. Asupra cărui sistem al autovehiculului intervine sistemul ABS ?
R: Asupra sistemului de frânare de serviciu.

15. Conduceţi pe un drum cu pante lungi. Ce sistem al autovehiculului utilizaţi pentru evitarea suprasolicitării frânei de serviciu? Enumeraţi 3 avantaje ale utilizării acestui sistem.
R: Sistemul de frânare de încetinire. Avantaje: protejează sistemul de frânare de serviciu, reduce uzura anvelopelor, măreşte durata de utilizare a elementelor de fricţiune (discuri, plăcuţe) ale frânei de serviciu, se reduce consumul de combustibil, creşte siguranţa circulaţiei.

16. Managerul de transport v-a recomandat să conduceţi astfel încât să prelungiţi durata de exploatare a sistemelor şi echipamentelor ansamblului de vehicule. În acest context, indicaţi două modalităţi prin care puteţi mări durata de funcţionare a componentelor frânei de serviciu.
R: Utilizarea frânei de motor, utilizarea frânei de încetinire, exploatarea inerţiei autovehiculului în mod combinat cu sistemele de frânare.

17. Vă aflaţi pe o autostradă care are pante lungi la parcurgerea cărora se recomandă utilizarea retarderului. În ce condiţii meteorologice şi de stare a drumului trebuie să dovediţi prudenţă la utilizarea retarderului ? Justificaţi răspunsul.
R: Pe porţiuni de carosabil acoperit de mâzgă, gheaţă sau polei retarderul trebuie utilizat cu prudenţă din cauza riscului de derapaj al punţii motoare.

18. Ce echipament al autovehiculului utilizaţi pentru evitarea suprasolicitării frânei de serviciu? De ce depinde mărimea forţei de frânare dacă acest sistem este de tip hidraulic?
R: Sistemul de frânare de încetinire. Forţa de frânare depinde de treapta de frânare selectată care influenţează în mod direct cantitatea de ulei hidraulic injectat în carcasa acestuia.

19. Circulaţi pe un drum care impune utilizarea frecventă a retarderului. Autotractorul dumneavoastră este echipat cu retarder hidraulic compact montat pe cutia de viteze. Din ce cauză se poate înregistra o scădere a efectului de frânare la utilizarea continuă şi îndelungată, comparativ cu valorile maxime ale efectului de frânare indicate de constructor.
R: Din cauza supraîncălzirii uleiului hidraulic al retarderului şi a lichidului de răcire.

20. Autovehiculul este echipat cu sistem de frânare de încetinire. Asupra cărui element al transmisiei acţionează în mod direct retarderul activat – realizând prin frânarea acestui element încetinirea autovehiculului?
R: Asupra arborelui de ieşire din cutia de viteze.

21. Autovehiculul este echipat cu sistem de frânare de încetinire. Asupra căror roţi ale autovehiculului acţionează în mod indirect sistemele de frânare de încetinire ?
R: Asupra roţilor motoare.

22. Printre sistemele de siguranţă activă ale autovehiculului pe care îl conduceţi se numără şi sistemul de control al tracţiunii (ASR). Indicaţi rolul acestui sistem.
R: Împiedică ruperea aderenţei cu solul la pornirea de pe loc.

23. Autovehiculul pe care îl conduceţi este echipat cu sistem de reglaj adaptiv al vitezei (adaptive cruise control - ACC) care mai este denumit şi autopilot adaptiv. Indicaţi 2 avantaje ale acestui sistem.

R: Ajută conducătorul auto la mersul în coloană, menţine automat distanţa de siguranţă corectă faţă de vehiculul care circulă în faţă în funcţie de viteza de deplasare şi dacă este nevoie, reduce viteza automat, evită coliziunile din spate.

24. Autovehiculul este echipat cu tempomat şi pe autostradă decideţi să beneficiaţi de avantajele utilizării sale. Cunoaşteţi faptul că utilizarea tempomatului combinată cu anumite comenzi acţionate de conducătorului auto pot provoca şocuri în transmisie. În ce situaţii trebuie să vă aşteptaţi că pot apare şocuri în transmisie când utilizaţi tempomatul ? Enumeraţi 3 asemenea situaţii.
R: Pot apărea şocuri în transmisie la dezactivarea tempomatului, dacă nu se preia controlul tracţiunii prin acţionarea acceleraţiei, la acţionarea pedalei de ambreiaj sau a pedalei de frână.

25. Indicaţi două comenzi la a căror acţionare se dezactivează în mod automat tempomatul, exceptând maneta de comandă a acestuia?
R: Se dezactivează automat la acţionarea pedalei de frână sau cea de ambreiaj.

26. Conduceţi într-o zonă montană cu multe rampe şi circulaţie îngreunată care impune dese opriri şi porniri în rampă. Autotractorul este echipat cu sistem de ajutor la pornirea în rampă (Hill Holder). Indicaţi rolul acestui sistem şi 2 avantaje aduse de utilizarea acestuia.
R: La pornirea în rampă previne deplasarea vehiculului spre spate când se mută piciorul de pe frână pe acceleraţie. Avantaje: elimină riscul opririi motorului la pornirea în rampă, evită patinarea excesivă a ambreiajului, reduce uzura anvelopelor.

27. În calitate de conducător auto trebuie să asiguraţi o exploatare raţională a motorului şi a transmisiei autovehiculului. Indicaţi trei dintre rezistenţele la înaintarea autovehiculului care influenţează deplasarea acestuia.
R: Forţa de frecare dintre pneu şi asfalt, forţa de inerţie, rezistenţa aerului, rezistenţa pantei.

28. Aţi fost instruit cu privire la conducerea ecologică. Indicaţi 5 modalităţi de conducere prin care se poate realiza o conducere ecologică.
R: Se menţine turaţia motorului în zona marcată cu verde pe turometru, se utilizează cu precădere treptele superioare ale cutiei de viteze, schimbarea treptelor de viteză la timp, nu se circulă cu motorul subturat sau supraturat, circulaţia cu viteză constantă, adaptată, evitarea frânărilor şi accelerărilor dese, bruşte, utilizarea frânei de motor şi a frânei de încetinire, exploatarea inerţiei autovehiculului în mod combinat cu sistemele de frânare, utilizarea tempomatului.

29. Indicaţi o modalitate de exploatare a motorului şi a cutiei de viteze care contribuie la reducerea consumului de combustibil:
R: Turaţia motorului se menţine în zona marcată cu verde pe turometru, se utilizează cea mai mare treaptă de viteză posibilă la condiţiile de drum date.

30. În spiritul conducerii economice, aţi învăţat că este util a se valorifica inerţia autovehiculului. În măsura în care condiţiile de circulaţie permit, enumeraţi 2 situaţii (cazuri) în care se poate valorifica în mod raţional inerţia autovehiculului.
R: La pregătirea abordării unui sector de drum în rampă, la încetinire în mod combinat cu utilizarea controlată a sistemelor de frânare, la schimbarea treptelor de viteză, în cazul circulaţiei în pantă, la demarajele efectuate în pantă.

31. Autovehiculul dumneavoastră este echipat cu un motor MAN cu 6 cilindrii în linie, având următoarele date tehnice: puterea maximă 184 KW (250 CP) la turaţia de 2400 rpm; cuplul maxim 1.000 Nm la turaţia de 1.400 – 1.750 rpm. În ce interval de turaţii se recomandă exploatarea motorului pentru o conducere economică şi ecologică ?
R: În intervalul de turaţii aferent cuplului maxim, adică 1400-1750 rpm

32. Indicaţi 2 motive pentru care se recomandă exploatarea motorului în zona de turaţii marcată cu verde pe turometru?
R: Momentul motor este maxim, consumul de combustibil este minim

33. O conducere economică şi ecologică impune exploatarea raţională a motorului şi a transmisiei autovehiculului. Indicaţi trei consecinţe negative ale funcţionării motorului în regimul de turaţii marcat cu roşu pe turometru.
R: Cel mai mare consum de combustibil, cel mai mic cuplu motor, solicitările mecanice şi termice ale motorului sunt maxime.

34. Indicaţi un dezavantaj al utilizării motorului la turaţii joase, inferioare intervalului evidenţiat pe turometru prin marcaj de culoare verde:
R: Apariţia şocurilor în transmisie la accelerare/decelerare

35. La angajare, managerul de transport v-a dat instrucţiuni pentru a adopta un stil de conducere ecologic (EcoDriving). Indicaţi 3 avantaje ale conducerii ecologice.
R: Scade consumul de combustibil, scade poluarea, creşte durata de viaţă a motorului, scad cheltuielile de întreţinere, scade uzura anvelopelor.

36. Întreţinerea autovehiculului într-o stare tehnică bună este esenţială pentru siguranţa circulaţiei şi reducerea costurilor de exploatare. Indicaţi 3 elemente pe care trebuie să le aveţi în vedere la întreţinerea motorului care au implicaţii asupra consumului de combustibil şi a performanţelor motorului ?
R: Schimbarea la timp a uleiului şi a filtrului de ulei, înlocuirea filtrului de aer, a filtrului de combustibil, verificarea şi refacerea nivelului uleiului în baie, înlocuirea distribuţiei la periodicitatea recomandată de constructor, etc.

37. În timpul unei curse, observaţi o încălzire excesivă a anvelopelor punţii spate. Indicaţi două cauze care pot provoca încălzirea excesivă a anvelopelor.
R: Circulaţie cu presiune sub cea recomandată de constructor, rularea cu suprasarcină, circulaţia cu viteză ridicată la temperaturi exterioare mari, eventuale frecări generate de distanţa prea mică dintre saboţi şi tamburi, ruperea arcului de readucere a saboţilor (în cazul sistemelor de frânare cu saboţi şi tamburi).

38. Aveţi de efectuat o deplasare lungă, pe autostradă, într-o zi canculară. Indicaţi 2 consecinţe ale acestor condiţii de circulaţie asupra pneurilor şi ce risc implică consecinţele pe care le menţionaţi.
R: Creşte presiunea în pneuri şi acestea se supraîncălzesc, ceea ce poate determina explozia anvelopei. Creşte uzura anvelopei pe mijlocul benzii de rulare şi scade aderenţa ceea ce duce la mărirea distanţei de frânare.

Capitolul

2. PREVENIREA ACCIDENTELOR

2.1 ELEMENTE DE CONDUCERE PREVENTIVĂ

Accidentele de circulaţie sunt cauzate în principal de erorile umane: viteza de deplasare excesivă sau neadaptată este principalul factor generator de accidente, urmată de distanţa de siguranţă insuficientă, neatenţia, oboseala (determină 20 % din accidente în Europa), nerespectarea distanţei faţă de autovehiculul care circulă în faţă, etc.
Accidentele de circulaţie sunt costisitoare, nu numai pentru conducătorul auto ci şi pentru angajator şi pentru societate în general deoarece, suplimentar faţă de costurile directe ale unui accident mai sunt costuri legate de timpul pierdut, imobilizarea vehiculului, prejudicierea imaginii firmei, etc.

Elementele conducerii preventive, cele care ar trebui să definească comportamentul şoferului profesionist sunt vigilenţa, prevederea, judecata, îndemânarea, cunoştinţele teoretice şi practice. Este obligaţia şi datoria fiecărui şofer profesionist să ia toate măsurile, atât în ceea ce priveşte stilul său de viaţă cât şi în faza preliminară a pregătirii cursei precum şi în timpul conducerii, astfel încât să prevină orice incident pe drumul public.

Factorii care influenţează forma fizică şi mentală, capacitatea de conducere şi timpul de reacţie al conducătorului auto

Influenţare negativă (creşte oboseala)	**Influenţare pozitivă** (diminuează stresul)
Lipsa somnului	Odihnă suficientă
Hrana insuficientă şi/sau necorespunzătoare, prea grasă sau prea sărată	Alimentaţie corespunzătoare, efectuarea de exerciţii fizice
Consumul de alcool, de droguri	Evitarea consumului de alcool, de droguri
Poziţie incorectă la volan	Evitarea circulaţiei îndelungate pe timp de noapte, în condiţii meteo nefavorabile
Consumul de medicamente contraindicate (scade atentia, scad reflexele, creşte timpul de reacţie, determină somnolenţă, dureri de cap, scade acuitatea vizuală)	Alegerea traseelor pentru evitarea aglomeraţiei, a ambuteiajelor, a drumurilor în lucru
Sedentarismul	Poziţie corectă la volan, atitudine calmă, pozitivă când ceilalţi şoferi greşesc
Probleme familiale (generează stres, scade atenţia scade judecata, determină agresivitate)	Planificarea corectă şi realistă a activităţilor astfel încât să se respecte pauzele

Efectele oboselii /stresului asupra organismului uman. Pe termen scurt, stresul/oboseala conduc la creşterea timpului de reacţie, scăderea reflexelor, apreciere greşită a vitezei, a distanţelor, diminuarea capacităţii de judecată, de prevedere, de anticipare, nervozitate, agresivitate, somnolenţă

(chiar risc de adormire la volan), scade atenţia, scade concentrarea, asumarea de riscuri suplimentare pentru scurtarea duratei călătoriei .
Pe termen lung, oboseala şi stresul generează oboseală cronică, tulburări de somn, de alimentaţie, depresie, risc de îmbolnăvire, incapacitate temporară de muncă şi în final necesitatea schimbării locului de muncă din motive medicale.

Efectele alcoolului asupra conducătorului auto. Alcoolul are efecte sedative şi anulează inhibiţiile, generând un comportament imprudent şi asumarea de riscuri suplimentare. Din cauza alcoolului se reduce câmpul vizual, scade vigilenţa, atenţia, se diminuează capacitatea de gândire, determină evaluarea greşită a vitezelor, a distanţelor de siguranţă, etc. Alcoolul se absoarbe foarte rapid în organism dar se elimină într-un timp mult mai mare iar studiile arată că cu cât concentraţia de alcool în sange creşte, riscurile de producere a unui accident cresc exponenţial:

Concentraţie alcool în sânge	Risc de accident
0,3 ‰	debutează
0,5 ‰	creşte de 2 ori
0,8 ‰	creşte de 10 ori
1,2 ‰	creşte de 35 ori

Poziţia corectă la volan prin analogie cu cadranul unui ceas este în dreptul orelor 9 şi 15 (această poziţie permite cel mai bun control al traiectoriei, mai ales la viraje strânse).
Reglarea corespunzătoare a postului de pilotaj trebuie să aibe în vedere: accesul uşor la comenzi şi care să nu împiedice conducerea în siguranţă (cu piciorul stâng trebuie să se poate călca pedala de ambreiaj până la capătul cursei fără modificarea poziţiei corporale, mâna dreaptă trebuie să poată accesa schimbatorul cutiei de viteze fără să fie necesară mişcarea trunchiului, genunchii nu trebuie să se lovească de coloana volanului), vizibilitatea bună (în parbriz, geamurile laterale, în oglinzile retrovizoare), eliminarea unghiurilor moarte din spatele şi de pe laturile autovehiculului, confort şi poziţie corectă din punct de vedere ergonomic.
La instalarea la postul de conducere ordinea corectă de reglare este: scaun, spătar, volan, oglinzi retrovizoare şi centura de siguranţă. Reglarea necorespunzătoare determină, pe termen lung, leziuni ale coloanei vertebrale iar pe termen scurt - scăderea rezistenţei la oboseală şi a concentrării.

O atenţie specială trebuie manifestată la **circulaţia în curbe (viraj)**: la abordarea virajelor strânse (de ex. virajul la dreapta) trebuie să se controleze spaţiile laterale (poziţia şi traiectoria roţii spate de pe partea către care se virează şi colţul caroseriei de pe partea opusă virajului). Manevrarea necorespunzătoare a volanului poate amplifica mişcarea de ruliu a autovehiculului şi apare pericolul răsturnării. Pericolul răsturnării în curbe este mai mare atunci când viteza este excesivă sau neadaptată, când se bruschează comenzile (volanul, frâna), dacă arimarea este necorespunzătoare şi mărfurile se balansează în compartimentul pentru marfă, dacă centrul de greutate se găseşte la o înălţime mare în raport cu solul, etc.
Şoferul trebuie să negocieze virajele astfel încât să contracareze efectele negative ale **forţei centrifuge** care tinde să menţină deplasarea rectilinie a autovehiculului. Forţa centrifugă este direct proporţională cu masa şi cu pătratul vitezei şi invers proporţională cu raza curbei (la dublarea vitezei, forţa centrifugă creşte de 4 ori); pentru a evita un derapaj în viraj este suficientă reducerea vitezei iar dacă totuşi derapajul nu se poate evita, pentru a-l controla va trebui să nu accelerati, nu frânaţi şi contrabracaţi roţile.

Viteza şi distanţa de oprire. Comportamentul în trafic

Distanţa de oprire în siguranţă reprezintă suma dintre distanţa parcursă în timpul de reacţie şi distanţa parcursă în timpul frânării propriu-zise.

Timpul de reacţie reprezintă timpul scurs din momentul observării pericolului până la acţionarea frânei (în tot acest răstimp autovehiculul se deplasează cu aceeaşi viteză; de ex, un camion care rulează cu viteza de 80 km/h parcurge aprox 22 m în 1 secundă). Timpul de reacţie la un adult sănătos este în medie de 1 secundă şi creşte pe măsură ce starea fizică şi forma mentală a şoferului se alterează; este influenţat de oboseală, de consumul de alcool, droguri, de medicamente contraindicate, de alimentaţie, de starea de sănătate fizică şi psihică, în general.
Distanţa de frânare este distanţa parcursă din momentul în care se acţionează frâna şi până la oprirea definitivă a autovehiculului şi este influenţată de viteza autovehiculului, de aderenţă (starea carosabilului: umed, acoperit cu gheaţă, mâzgă, polei, etc), de masa autovehiculului (gradul de încărcare), de declivitatea (înclinarea) drumului, de starea sistemului de frânare (defecţiunile sistemului de frânare duc la mărirea distanţei de oprire), de uzura pneurilor, repartizarea necorespunzătoare a încărcăturii pe axe, etc.
Distanţa de frânare la camion faţă de un autoturism este de 2 ori mai mare (din cauza masei), în condiţiile unui carosabil umed creşte de 2 ori faţă de carosabilul uscat iar la dublarea vitezei de deplasare creşte de aproximativ 4 ori.

Viteza de deplasare se adaptează în funcţie de aderenţă (condiţii meteo: polei, gheaţă, asfalt umed, etc), vizibilitate (noapte, ceaţă, ploaie torenţială), masa încărcăturii, în funcţie de viteza autovehiculului din faţă şi de aglomeraţie în general, în funcţie de indicatoare şi reguli de circulaţie, de felul şi starea drumului (rampă/pantă, curbă deosebit de periculoasă, gropi, piatră cubică, etc).
Există situaţii în care conducătorul auto poate fi tentat să circule cu o viteză neadaptată sau peste limita admisă:

- oboseala poate determina conducătorul auto să se grăbească pentru a ajunge mai repede la destinaţie
- încrederea exagerată în ceea ce priveşte îndemânarea în conducere
- supraestimarea sau necunoaşterea performanţelor sau limitelor autovehiculului
- presiuni din partea angajatorului sau stimulări financiare pentru efectuarea mai multor curse
- planificarea nerealistă a cursei, alegerea greşită a traseului, etc.

Comportamentul în trafic al conducătorului auto responsabil este definit de respectarea regulilor de circulaţie, conducere preventivă, adaptarea vitezei la condiţiile meteorologice şi de drum, politeţe în trafic, atenţie, vigilenţă, calm, nu se enervează când ceilalţi şoferi greşesc, nu intră în conflict cu ceilalţi participanţi la trafic, nu răspunde provocărilor în trafic, etc.
Stilul de conducere agresiv este recunoscut prin aceea că nu se respectă regulile de circulaţie, se schimbă brusc poziţia de mers fără semnalizare, frânare bruscă fără motiv, circulaţie cu viteză excesivă, claxonare abuzivă, adresare de injurii celorlalţi participanţi la trafic, schimbări dese de bandă de circulaţie, etc. Acest stil de conducere are numeroase efecte negative, între care creşterea consumului de combustibil, creşterea uzurii anvelopelor, uzura prematură a motorului, şicanarea celorlalţi participanţi la trafic şi creşterea ricurilor de producere de accidente.
În condiţii meteo nefavorabile, soferul trebuie să aibă în vedere curăţarea periodică a suprafeţelor vitrate iar oprirea în condiţii de siguranţă se face prin trecerea într-o treaptă de viteza inferioară şi folosirea cu precauţie a frânei de serviciu.

Posibilităţile legate de **stilul de conducere** prin care un conducător auto poate menţine forţele care se aplică asupra încărcăturii la un nivel scăzut şi pentru a creşte siguranţa sunt:
- adaptarea vitezei în funcţie de trafic, starea drumului, condiţii meteo
- evitarea schimbărilor bruşte de direcţie, manevrarea lină şi continuă a volanului
- frânarea treptată şi controlată, utilizarea frânei de motor şi a inerţiei autovehiculului
- accelerări moderate, anticipare, abordarea virajelor cu viteza redusă.

Este indicat a se valorifica **inerţia autovehiculului** la pregătirea abordării unui sector de drum în rampă, la încetinire, în mod combinat cu utilizarea sistemelor de frânare şi la schimbarea treptelor de viteză.

2.2 PLANIFICAREA CURSEI ŞI PREGĂTIREA AUTOVEHICULULUI

Înainte de plecarea în cursă

Conducătorul auto trebuie să efectueze pregătirea autovehiculului (de ex.verificarea şi completarea plinurilor, curăţirea suprafeţelor vitrate, controlul stării frânelor, direcţiei, pneurilor, funcţionarea stergătoarelor, a luminilor, echipamentul de siguranţă, verificarea şi curăţirea oglinzilor şi a stergătoarelor de parbriz, etc), operaţii care durează aproximativ 20-30 minute, şi să-şi planifice corect şi realist traseul.

La stabilirea rutei (itinerariului) trebuie să se aibă în vedere evitarea aglomeraţiei şi a drumurilor pe care se formează în mod frecvent ambuteiaje, a drumurilor în lucru, să existe condiţii (parcări) pentru respectarea pauzelor, se iau in consideraţie existenţa restricţiilor de mase, de dimensiuni (poduri, tuneluri pe care pot exista restricţii de circulaţie sau privind mărfurile transportate), limitări de viteză, se au în vedere eventuale taxe de drum, de autostradă care trebuie plătite, etc.

Echipamentul minimal de siguranţă al autovehiculului cuprinde : trusa medicală, stingător de incendiu (ambele au termen de valabilitate limitat), triunghiuri reflectorizante, vesta reflectorizantă, cale pentru roţi, lanterna portabilă, cric, trusă de scule, etc.

Verificări la anvelope pentru evitarea exploziei şi uzurii accelerate: presiunea să fie conform valorilor prescrise de fabricant (presiunea se reface "la rece"), gradul de uzură (adâncimea căii de rulare), se verifică îmbătrânirea anvelopei, se face inspecţie vizuală pentru a depista tăieturi, gâlme, rupturi de cord, se verifică urme de uzură prematură şi neuniformă pe flancuri/coamă, ceea ce denotă dereglarea geometriei direcţiei.

Verificări la compartimentul motor: se verifică nivelul uleiului în baie (să fie între marcajele MIN-MAX de pe jojă), nivelul lichidului de răcire, lichidul de spălat parbrizul, nivelul lichidului de frână şi al uleiului de direcţie, starea curelelor de transmisie, a furtunelor şi conductelor de legătură (să nu existe scurgeri, se verifică etanşeităţile, etc).

Lucrări de întreţinere a motorului care influenţează performanţele şi consumul de combustibil: schimbarea la timp a uleiului şi a elementului filtrant, schimbarea filtrului de combustibil şi a filtrului de aer, schimbarea distribuţiei la periodicitatea stabilită de constructor,etc.

Aspecte ce trebuie urmărite la verificarea periodică a nivelului lichidelor şi lubrifianţilor (lichid frână, ulei) : dacă sunt pierderi (scurgeri), etanşeităţi, refacerea nivelului şi claritatea (nu prezintă impurităţi, modificări de culoare miros, vâscozitate), urmărirea consumului şi a termenului de înlocuire.

Verificări la sistemul de frânare (controlul şi întreţinerea zilnică): se inspectează vizual discurile de frână (să nu prezinte fisuri, crăpături), plăcuţele de frână (gradul de uzură a acestora), se controlează periodic nivelul lichidului de frână, starea furtunelor (crăpături, îmbătrânire), etanşeitatea conductelor şi recipientelor, starea conductelor de aer, a buteliilor, presiunea în manometre la sistemele de frânare pneumatice, etc. Funcţionarea frânei de serviciu se verifică prin încercări controlate de pornire de pe loc şi de oprire a autovehiculului cu frâna de serviciu.

Verificări la sistemul de iluminare şi semnalizare: verificarea funcţionării sistemului de iluminare şi semnalizare, curăţirea lămpilor pentru creşterea eficienţei, pentru a vedea şi a fi văzut.

Verificări după cuplarea autotractorului cu semiremorca şa: se verifică funcţionarea sistemului de frânare al ansamblului prin încercări controlate de pornire/oprire cu frâna de serviciu, se verifică funcţionarea sistemului de iluminare/semnalizare al ansamblului, dacă sunt pierderi de aer, starea furtunelor şi a conductelor de legătură, dacă cupla a asigurat o prindere corectă, se verifică cuiul de siguranţă, dispozitivul de înzăvorâre, se verifică şi se asigură picioarele telescopice de sprijin ale semiremorcii.

În timpul cursei

Prevenirea eventualelor acte de infracţionalitate transfrontalieră impune efectuarea controlului vehiculului în toate situaţiile în care a rămas nesupravegheat.

Măsuri obligatorii dacă se degajă fum de la o roată: se opreşte autovehiculul într-un loc sigur, se acţionează frâna de staţionare, se opreşte motorul, se decuplează bateria, se identifică sursa şi se utilizează stingătorul, dacă este cazul, conform instrucţiunilor.

În cazul exploziei unui pneu în timpul mersului, pentru controlul autovehiculului se menţine o traiectorie sigură (ţinem ferm volanul), se utilizează cu precauţie frâna de serviciu, se trece într-o treaptă inferioară de viteză.

Măsuri de protecţie cu ocazia schimbării unei roţi: se opreşte autovehiculul în loc sigur, în afara părţii carosabile dacă este posibil, se acţionează frâna de staţionare, se opreşte motorul, se asigură vehiculul cu cale de blocare a roţilor, se instalează cricul pe suprafeţe plane, solide, sigure, se schimbă roata fără să se intre cu nicio parte a corpului sub vehicul atunci când roata este demontată.

Măsuri care pot asigura o exploatare raţională a anvelopelor şi mărirea duratei de utilizare: asigurarea presiunii optime (la valoarea prescrisă de constructor), alinierea corectă a roţilor (geometria direcţiei), echilibrarea roţilor, evitarea suprasarcinii, respectarea indicilor de sarcină şi de viteză ai anvelopei, adoptarea unui stil de conducere economic, evitarea frânărilor puternice.

În caz de accident

În caz de accident se întreprind următoare acţiuni (în ordine):

- evaluarea situaţiei, semnalizarea şi securizarea zonei,
- anunţarea serviciilor de urgenţă,
- acordarea primului ajutor victimelor,
- conservarea locului accidentului.

Urgenţele în cazul persoanelor accidentate sunt: accidentaţi în stare de comă sau de şoc (gradul I), accidentaţi cu hemoragii (gradul II), accidentaţi cu fracturi (gradul III)

Ordinea de intervenţie pentru acordarea primului ajutor unei persoane este: degajarea căilor respiratorii, oprirea hemoragiilor, imobilizarea fracturilor, dezinfectarea rănilor cu apă oxigenată sau cu iod şi pansarea acestora.

Un rănit care prezintă leziuni ale coloanei vertebrale este indicat să nu fie mişcat până la sosirea salvării iar o victimă inconştientă care respiră şi are puls va fi aşezată în poziţie laterală de siguranţă, până la sosirea salvatorilor.

2.3 STUDII DE CAZ

1. Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi astfel încât să vă puteţi opri în condiţii de siguranţă. În acest context, indicaţi cele două componente ale distanţei de oprire parcursă de la percepţia pericolului până la oprirea autovehiculului.
R: Distanţa parcursă în timpul de reacţie (distanţa de reacţie) şi distanţa parcursă în timpul frânării propriu-zise (distanţa de frânare).

2. Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi astfel încât să vă puteţi opri în condiţii de siguranţă. Indicaţi 5 factori care nu ţin de conducătorul auto şi care influenţează negativ distanţa de frânare.
R: Condiţiile meteorologice (aderenţa: polei, mâzgă, gheaţă), masa încărcăturii, defecţiuni la sistemul de frânare, uzura avansată a anvelopelor, felul şi starea drumului (rampă, pantă).

3 Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi cu o viteză adaptată şi care să vă permită oprirea în condiţii de siguranţă. Indicaţi 3 factori care influenţează negativ distanţa de frânare, exceptând factorii legaţi de starea tehnică a autovehiculului sau de capacităţile de conducere ale şoferului.
R: Viteza, aderenţa (condiţii meteo: mâzgă, gheaţă, polei, etc), masa încărcăturii, declivitatea (înclinarea) drumului, felul şi starea drumului (gropi, tipul covorului asfaltic).

4. Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi astfel încât să vă puteţi opri în condiţii de siguranţă. Indicaţi 5 factori de care depinde distanţa de frânare.
R: Distanţa de frânare depinde de: viteza de deplasare, aderenţă (condiţii meteo: mâzgă, gheaţă, polei, zăpadă), masa încărcăturii, uzura anvelopelor, timpul de reacţie al conducătorului auto, starea sistemului de frânare, declivitatea drumului (rampă, pantă), repartizarea necorespunzătoare a încărcăturii pe axe, etc.

5. Conduceţi în condiţii de ploaie torenţială şi imediat după încetarea ploii. Indicaţi 3 motive pentru care trebuie să păstraţi o distanţă mai mare faţă de autovehiculele care circulă în faţa dumneavoastră.
R: Se păstrează o distanţă mai mare deoarece: spaţiul de frânare creşte, aderenţa este scăzută, vizibilitatea este scăzută şi se pot observa cu întârziere stopurile autovehiculului din faţă, există riscul ca parbrizul să fie împroşcat cu noroi de roţile autovehiculului din faţă. De asemenea, din cauza apei de pe carosabil, sistemul de frânare de serviciu poate fi temporar ineficient.

6. La cursul de pregătire profesională precum şi prin instructajul efectuat de managerul de transport aţi fost învăţat că în calitate de conducător auto principala dumneavoastră responsabilitate o constituie siguranţa deplasării şi evitarea evenimentelor rutiere. Indicaţi 5 cazuri/situaţii sau acţiuni ale conducătorului auto care pot conduce la creşterea pericolului de derapare sau de răsturnare în curbe.
R: Abordarea virajului cu viteză excesivă, neadaptată la raza curbei, schimbările bruşte de direcţie, frânarea bruscă, supraîncărcarea vehiculului, repartizarea necorepunzătoare a mărfii pe axe, centrul de greutate prea înalt, arimarea greşită a încărcăturii ceea ce determină balansarea mărfii şi destabilizarea vehiculului.

7. Conduceţi un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă cisternă pentru transport lichide. Managerul de transport v-a instruit că în cazul cisternelor pentru transport lichide trebuie să fiţi precaut şi să aveţi permanent în vedere aspectele legate de stabilitatea ansamblului de vehicule. Precizaţi din ce motiv, cisternele încărcate cu lichide prezintă un risc mai mare de a se răsturna în viraje, precum şi ce trebuie făcut din punct de vederii al conducerii pentru a contracara acest risc.

R: Din cauza mişcărilor lichidului în cisternă; pentru contracararea riscului de răsturnare trebuie să se circule cu viteză moderată, adaptată, constantă, să nu se frâneze brusc, evitarea schimbărilor bruşte de direcţie, manevrarea lină a volanului, frânare treptată, moderată, accelerare lină.

8. Enumeraţi 5 verificări pe care trebuie să le efectuaţi la controlul compartimentului motor înainte de plecarea în cursă.
R: Se verifică: nivelul uleiului în baie, lichidul de răcire, lichidul de spălat parbrizul, lichidul de frână şi cel de servodirecţie, starea curelelor de transmisie, să nu existe scurgeri, etanşeitatea furtunelor, a conductelor de legătură.

9. În calitate de conducător auto verificaţi periodic nivelul lichidelor si lubrifianţilor. Indicaţi 2 aspecte urmărite în această activitate.
R: Se urmăreşte consumul, termenul de înlocuire, dacă sunt pierderi (scurgeri), se verifică etanşeitatea, se reface nivelul dacă este cazul, se urmăresc eventuale modificări de vâscozitate, culoare, miros, apariţia impurităţilor.

10. Enumeraţi 5 verificări tehnice pe care trebuie să le faceţi înainte de plecarea în cursă la autovehiculul pe care îl conduceţi.
R: Se fac verificări sumare la compartimentul motor (nivel lichid de răcire, nivelul uleiului baie, lichid de spălat parbrizul, starea curelelor de transmisie), se verifică anvelopele (presiunea, gradul de uzură), se inspectează discurile de frâna şi conductele, furtunele instalaţiei de frânare (să nu prezinte pierderi, să fie bine prinse), se verifică sistemul de iluminare semnalizare (să funcţioneze şi să fie curate suprafeţele vitrate), se verifică compartimentul pentru marfă: daca uşile sunt corect închise şi înzăvorâte.

11. În calitate de conducător auto efectuaţi controlul şi întreţinerea zilnică a vehiculelor utilizate. Enumeraţi 3 verificări pe care le efectuaţi la sistemul de frânare.
R: Control vizual al discurilor de frână, verificarea nivelului lichidului de frână, starea furtunelor (crăpături, îmbătrânire, etanşeitatea conductelor şi recipientelor, a furtunelor de legătură dintre autotractor şi remorcă), se verifică buteliile de aer, dacă nu sunt pierderi, dacă presiunea este corespunzătoare în instalaţie, se verifică eficacitatea frânelor prin încercări controlate de plecare de pe loc / frânare.

12. Din considerente legate de siguranţa circulaţiei dar şi ca o modalitate uşoară şi necostisitoare de prelungire a duratei de utilizare a anvelopelor se recomandă verificarea şi întreţinerea sistematică a acestora. Indicaţi 5 verificări care trebuie să facă parte dintr-o listă de control a anvelopelor.
R: Se verifică dacă presiunea este la valoarea recomandată de constructor, se verifică gradul de uzură (adâncimea căii de rulare), se face inspecţie vizuală pentru a depista tăieturi, gâlme, rupturi de cord, se verifică îmbătrânirea anvelopelor şi echilibrarea roţilor, se verifică dacă există urme de uzură prematură şi neuniformă, ceea ce denotă dereglarea geometriei direcţiei.

13. Cu ocazia verificărilor tehnice aţi constatat că presiunea în pneuri este de 7,3 bari. Presiunea recomandată de către constructor este de 8 bari. Ce faceţi în acest caz şi de ce ? Justificaţi răspunsul indicând 3 consecinţe ale circulaţiei cu presiunea de 7,3 bari.
R: Se reface presiunea la valoarea recomandată de constructor; rularea cu presiune mai mică în pneuri duce la uzura prematură a pneului pe flancuri, creşterea consumului de combustibil, supraîncălzirea pneului, scade maniabilitatea autovehiculului şi se modifică ţinuta de drum şi comportamentul în viraje.

14. Cu ocazia preluării autovehiculului constataţi că anvelopele punţii spate prezintă crăpături pe circumferinţa flancului precum şi tăieturi ale benzii de rulare. Indicaţi 2 cauze posibile ale acestor defecte.
R: Rularea cu presiune mai mică decât cea recomandată de constructor, rularea cu suprasarcină (supraîncărcarea anvelopei).

15. Cu ocazia verificărilor tehnice ați constatat că presiunea în pneuri este de 8,5 bari. Presiunea recomandată de către constructor este de 8 bari. Ce faceți în acest caz și de ce ? Justificați răspunsul indicând o consecință a circulației cu presiunea de 8,5 bari asupra uzurii pneurilor.
R: Se reface presiunea la cea recomandată de constructor; rularea cu suprapresiune duce la uzura excesivă și prematură a anvelopei pe mijlocul benzii de rulare.

16. Sunteți nou angajat la un operator de transport care v-a repartizat un autotractor cu semiremorcă șa. Cu ocazia preluării, constatați că anvelopele punții față a autotractorului care au marcajul 305/70 R22,5 trebuie schimbate datorită uzuri: excesive. Gestionarul întreprinderii vă eliberează în acest scop 2 anvelope care au marcajul 305/70 R20 pe care le refuzați. Explicați motivul refuzului din perspectiva montării noilor anvelope.
R: Anvelopele noi sunt mai mici în diametru decât cele vechi: nu se pot monta anvelope cu diametrul interior de 20 inch pe jante de 22.5 inch.

17. Aveți în primire un autocamion 4x2 cu care urmează să efectuați o cursă pe ruta Suceava - Vatra Dornei – Bistrița Năsăud în condiții de iarnă cu porțiuni de drum acoperite cu zăpadă. În acest context, indicați trei aspecte pe care trebuie să le aveți în vedere înainte de plecarea în cursă în ceea ce privește anvelopele.
R: Anvelopele trebuie să fie de iarnă, roțile punții motoare trebuie să fie echipate cu lanțuri, să nu prezinte uzură peste limita admisă, se verifică presiunea, să nu prezinte gâlme, tăieturi, rupturi de cord, etc.

18. Managerul de transport v-a recomandat să aveți în vedere o exploatare rațională a ansamblului de vehicule. În acest context, indicați 3 posibilități prin care conducătorul auto poate asigura o exploatare rațională a anvelopelor și mărirea duratei lor de utilizare.
R: Asigurarea presiunii optime în pneuri, la valoarea recomandată de constructor, alinierea corectă a roților (geometria), echilibrarea roților, respectarea indicilor de sarcină și de viteză ai anvelopei, adoptarea unui stil de conducere economic, evitarea frânarilor puternice, etc.

19. În calitate de conducător auto acordați o atenție deosebită stării și condițiilor de exploatare a anvelopelor. Indicați 3 factori care pot cauza explozia unei anvelope pe care trebuie să-i aveți permanent în vedere.
R: Rularea cu presiune scăzută sau cu suprapresiune, rularea cu suprasarcină, rularea cu viteze ridicate la temperaturi exterioare mari, defecte ale anvelopei care slăbesc sau deteriorează carcasa (deformări, gâlme, tăieturi), vechimea anvelopelor, utilizarea anvelopei după ce s-a mers cu pană.

20. Operatorul de transport impune o conduită profesională exigentă pentru conducătorii auto angajați. Ce trebuie să faceți privind comportamentul/modul de viață/alimentația etc., pentru a vă afla într-o bună formă fizică și mentală înainte de plecarea în cursă? Indicați 5 factori care contribuie la asigurarea unei forme fizice și mentale bune.
R: Odihnă suficientă, evitarea consumului de alcool, de droguri, de medicamente contraindicate conducătorului auto, alimentație corespunzătoare, suficientă, fără grăsimi sau sare în exces, evitarea sedentarismului, atitudine calmă, pozitivă, politicoasă, respectarea programului de lucru și de odihnă, programarea corectă și realistă a activităților astfel încât să se respecte pauzele.

21. Operatorul de transport v-a instruit asupra conduitei profesionale adecvate unui conducător auto profesionist. Indicați 3 comportamente/atitudini/factori care pot crea o imagine profesionala bună pentru conducătorul auto.
R: Conducerea prudentă, preventivă, cu respectarea regulilor de circulație, atitudine calmă, pozitivă la volan, politețe față de ceilalți participanți la trafic, menținerea autovehiculului curat, în stare tehnică și estetică corespunzătoare, conducere ecologică pentru reducerea consumului de combustibil, respectarea programului de lucru, ajungerea la timp la punctele de încărcare/descărcare, comportament politicos și profesionist în raport cu reprezentanții expeditorului, încărcătorului, destinatarului mărfurilor, etc.

22. Oboseala este una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere. Cunoaşteţi că şofatul în anumite condiţii/situaţii poate induce mai repede starea de oboseală. Indicaţi 3 asemenea condiţii/situaţii de conducere a autovehiculului care pot provoca instalarea mai rapidă a stării de oboseală.
R: Poziţia incorectă la volan, conducerea îndelungată pe timp de noapte, conducerea în condiţii meteo nefavorabile (ceaţă, mâzga, polei, zăpadă), conducerea în condiţii de trafic intens, pe drumuri aglomerate, în lucru sau pe care se formează ambuteiaje, conducere pe drumuri cu succesiuni de curbe periculoase, serpentine, etc.

23. Cunoaşteţi faptul că oboseala reprezintă una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere. Indicaţi 4 efecte ale oboselii asupra organismului uman care pot conduce la producerea unor evenimente rutiere.
R: Creşte timpul de reacţie, scad reflexele, scade atenţia, scade concentrarea, scade judecata, nu se mai apreciază corect distanţele de siguranţă, scade câmpul vizual, există tentaţia de a circula cu viteză excesivă sau neadaptată pentru a ajunge mai repede la destinaţie, risc de adormire la volan.

24. Care este cauza cea mai frecventă a accidentelor de circulaţie, în raport cu cei trei factori care concură la siguranţa rutieră ?
R: Erorile umane

25. La ce tip de tamponări se înregistrează cele mai grave consecinţe?
R: Frontale

26. Care este procentul mediu din totalul accidentelor din Europa cauzate de oboseala ?
R: 20%

27. Oprirea în condiţii de siguranţă depinde şi de timpul de reacţie al conducătorului auto. Precizaţi care este semnificaţia expresiei timp de reacţie al conducătorului auto.
R: Timpul de reacţie este timpul scurs de la observarea pericolului până la acţionarea frânei.

28. Indicaţi 3 factori ce ţin de conducătorul auto care influenţează negativ timpul de reacţie a conducătorului auto, exceptând o poziţie incorectă la volan, consumul de alcool, medicamente sau substanţe a substanţelor care modifică comportamentul (droguri)
R: Odihnă insuficientă, stare de sănătate deteriorată, nerespectarea perioadelor de conducere, aprinderea unei ţigări în timpul conducerii, consumul de alimente în timpul conducerii, timpul de reacţie creşte dacă şoferul are în timpul conducerii preocupări care-i atrag periculos atenţia, folosirea instalaţiilor de sonorizare la volum ridicat, etc.

29. Indicaţi 3 efecte ale consumului de alcool cu impact asupra capacităţii de conducere în condiţii se siguranţă.
R: Scade atenţia, scade concentrarea, scade judecata, creşte timpul de reacţie, scad reflexele, anularea inhibiţiilor, scade acuitatea vizuală, se alterează capacitatea de a analiza corect situaţiile de trafic.

30. Starea psihică a conducătorului auto influenţează capacitatea de conducere. Indicaţi 2 efecte negative ale problemelor familiale asupra conducătorului auto.
R: Scade atenţia, scade concentrarea, stres, creşte timpul de reacţie, agresivitate în conducere, nervozitate, etc.

31. Efectele pe termen lung ale stresului ocupaţional la conducătorii auto sunt complexe şi costisitoare atât pentru întreprindere cât şi pentru conducătorul auto şi familia lui. Indicaţi 3 asemenea efecte:
R: Risc de îmbolnăvire, incapacitate temporară de muncă, zile multe de concediu medical, necesitatea de a schimba locul de muncă din motive medicale, alterează starea fizică şi psihică, depresie, risc de accident de circulaţie.

32. Cunoaşteţi că stresul poate afecta starea fizică şi psihică a conducătorului auto cu efecte negative privind siguranţa rutieră, economice şi sociale. Indicaţi 3 posibilităţi/soluţii, legate de planificarea activităţii şi de comportamentul la volan, care pot diminua stresul conducătorilor auto, exceptând modul de alimentaţie, exerciţiile fizice, consumul de alcool sau substanţe cu efecte halucinogene.
R: Odihnă suficientă, planificarea activităţilor astfel încât sa se poată respecta pauzele şi perioadele de odihnă, alegerea traseului astfel încât să se evite drumurile aglomerate sau în lucru, evitarea conducerii îndelungate pe timp de noapte, atitudine calmă, pozitivă în trafic, respectarea regulilor de circulaţie, poziţie corectă din punct de vedere ergonomic la volan, să nu intre în conflict sau schimb de replici cu ceilalţi participanţi la trafic, conducere preventivă, vigilenţă.

33. Neatenţia la volan este în topul factorilor care conduc la producerea accidentelor rutiere. Indicaţi 3 activităţi/obiceiuri ale şoferului în timpul conducerii care au ca efect distragerea atenţiei.
R: Vorbitul la telefonul mobil (mai ales fără dispozitiv de tip "mâini libere"), aprinderea unei ţigări în timpul conducerii, acţionarea butoanelor aparatului radio, folosirea instalaţiei de sonorizare la un nivel ridicat, consumarea de alimente sau băuturi în timpul conducerii, consultarea hărţii rutiere în mers, etc.

34. În calitatea dumneavoastră de conducător auto cunoaşteţi că administrarea medicamentelor trebuie făcută cu precauţie deoarece unele dintre ele sunt contraindicate persoanelor care urmează să conducă. Indicaţi 3 posibile efecte nefavorabile ale medicamentelor contraindicate conducătorilor auto.
R: Scad reflexele, creşte timpul de reacţie, somnolenţă, dureri de cap, ameţeală, scade acuitatea vizuală, reducerea capacităţii de analiză a situaţiilor de trafic, etc.

35. Indicaţi 3 factori care vă pot afecta capacitatea de conducere.
R: Odihna insuficientă, consumul de alcool, consumul de droguri, consumul de medicamente contraindicate conducătorilor auto, alimentaţie necorespunzătoare (prea grasă, prea sărată), etc.

36. La cursurile de pregătire aţi fost instruit să conduceţi preventiv. Indicaţi 3 elemente componente ale conducerii preventive.
R: Prevederea, judecata, vigilenţa, îndemânarea, cunoştinţele teoretice şi practice.

37. La cursurile de pregătire aţi fost învăţat că aveţi responsabilitatea adoptării unei conduceri preventive pe tot parcursul cursei. Indicaţi trei categorii de participanţi la trafic dintre cele mai vulnerabile.
R: Pietonii, bicicliştii, vehiculele cu tracţiune animală, motocicletele.

38. La cursul de pregătire profesională precum şi prin instructajul efectuat de managerul de transport aţi fost învăţat că în calitate de conducător auto principala dumneavoastră responsabilitate o constituie siguranţa circulaţiei şi evitarea evenimentelor rutiere. Indicaţi 5 modalităţi privind stilul de conducere prin care asiguraţi îndeplinirea acestui obiectiv.
R: Respectarea regulilor de circulaţie, asigurarea continuă în oglinzile retrovizoare, conducere cu viteză moderată şi adaptată la condiţiile de drum şi de trafic, semnalizare din timp, atitudine calmă şi politicoasă în trafic, vigilenţă, păstrarea distanţei corecte faţă de vehiculul care circulă în faţă, evitarea schimbărilor inutile de bandă, etc

39. Un comportament agresiv în conducere este foarte periculos şi costisitor. Indicaţi 3 consecinţe negative ale unui stil de conducere agresiv.
R: Risc de accident de circulaţie, creşte consumul de carburant, creşte poluarea, cresc costurile cu întreţinerea tehnică a autovehiculului datorită uzurii motorului, uzura prematură a anvelopelor, etc.

40. Ați fost instruit să manifestați prudență față de conducătorii auto care au un comportament agresiv în trafic. Indicați 5 feluri/moduri de manifestare sau de comportament în trafic a unui conducător auto care șofează de o manieră agresivă.
R: Claxonează abuziv, adresează injurii celorlalți participant la trafic, circulă cu viteză excesivă, cu frânări și accelerări dese, frânează brusc fără motiv, schimbă des banda de circulație, nu semnalizează, nu acordă prioritate, se angajează în depășiri dese, la limită, fără să se asigure, punând în pericol ceilalți participanți la trafic, etc.

41. Ați fost instruit să aveți o atitudine în trafic care să evite producerea de evenimente rutiere. Indicați 3 elemente legate de atitudine/comportament în ceea ce privește interacțiunea cu ceilalți participanți la trafic care contribuie la reducerea numărului de accidente.
R: Respectarea regulilor de circulație, conducere preventivă, atenție și vigilența în conducere, atitudine calmă și politicoasă în trafic, circulație cu viteză adaptată, semnalizarea schimbării poziției de mers, evitarea schimbării benzilor de circulație dacă nu este absolut necesar, să nu se supere când alți participant la trafic greșesc, să nu intre în conflict cu ceilalți conducători auto, nu răspunde șicanărilor în trafic, etc.

42. Cunoașteți că neadaptarea vitezei de circulație este una din principalele cauze generatoare de accidente rutiere. Indicați 4 elemente/factori funcție de care trebuie să vă adaptați viteza cu care circulați, exceptând factorii legați de conducătorul auto și starea tehnică a autovehiculului sau uzura anvelopelor.
R: Viteza se adaptează în funcție de starea carosabilului (mâzgă, gheață, polei), vizibilitate (noapte, ceață, ploi torențiale, ninsori abundente), masa încărcăturii, viteza autovehiculului care rulează în față, indicatoare de limitare de viteză, felul și starea drumului (rampă, pantă, gropi, denivelări, curbe deosebit de periculoase), aglomerație, experiența conducătorului auto, etc.

43. Abordarea virajelor cu viteză neadecvată poate conduce la derapare sau chiar răsturnare datorită acțiunii forței centrifuge. Precizați care este dependența dintre forța centrifugă și viteza de deplasare, precum și cu cât crește forța centrifugă la dublarea vitezei cu care se parcurge virajul.
R: Forța centrifugă este direct proporțională cu pătratul vitezei; la dublarea vitezei forța centrifugă crește de 4 ori.

44. În timpul conducerii trebuie să vă adaptați viteza de circulație la condițiile de drum. Indicați 2 consecințe ale abordării unei curbe la dreapta cu o viteză neadaptată la raza acesteia.
R: Risc de răsturnare, risc de derapaj, pierderea controlului asupra direcției, pierderea stabilității.

45. Managerul de transport v-a instruit că viteza peste limitele admise sau viteza neadaptată este o cauză majoră a accidentelor de circulație. De asemenea, v-a instruit că sunt factori/situații în care un conducător auto poate fi tentat să circule cu o viteză neadaptată sau peste limita admisă. Indicați 3 asemenea factori/situații.
R: Oboseala poate determina conducătorul auto să depășească viteza pentru a ajunge mai repede la destinație, încrederea exagerată în ceea ce privește îndemânarea în conducere, presiuni din partea angajatorului sau stimulare financiară să efectueze mai multe curse, planificarea greșită a cursei sau a itinerariului, supraestimarea sau necunoașterea performanțelor sau limitelor autovehiculului.

46. Efectuați un viraj la dreapta cu un autocamion. Pentru ce roată a punții spate trebuie să vă asigurați în ceea ce privește poziția și traiectoria ei?
R: Roata spate dreapta.

47. La cursul de pregătire profesională precum și prin instructajul efectuat de persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activități de transport ați fost învățat că în calitate de conducător auto principala dumneavoastră responsabilitate o constituie siguranța deplasării și evitarea evenimentelor rutiere. Ce pericol prezintă un autovehicul cu centrul de greutate aflat la o înălțime mare față de sol la deplasarea în curbe?

R: Risc de răsturnare.

48. La cursul de pregătire profesională precum şi prin instructajul efectuat de persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activităţi de transport aţi fost învăţat că în calitate de conducător auto principala dumneavoastră responsabilitate o constituie siguranţa deplasării şi evitarea evenimentelor rutiere. Indicaţi două consecinţe ale supraîncărcării autovehiculului asupra siguranţei circulaţiei.
R: Creşte distanţa de frânare, se modifică ţinuta de drum a autovehiculului şi comportamentul în viraje, scade maniabilitatea, scade stabilitatea, risc de răsturnare.

49. În timpul unei curse sunteţi martor la un grav accident de circulaţie. Un coleg care conducea un ansamblu format din autotractor şi semiremorcă şa a intrat cu o viteză prea mare într-o curbă şi ansamblul de vehicule s-a răsturnat deteriorând semnalizarea rutieră şi un parapet de siguranţă. A avut un noroc imens că nu a lovit alte maşini şi că nu a fost rănit. Totuşi, costurile pentru firmă sunt foarte mari. Indicaţi 5 costuri directe sau indirecte ale accidentului provocat de colegul dumneavoastră.
R: Costuri generate de timpul pierdut, de imobilizarea autovehiculului, afectarea imaginii firmei, costuri legate de daunele la autovehicul, daunele produse semnalizării drumului public (indicatoare, parapeţi), costuri generate de pierderea sau deteriorarea mărfii care se afla în autovehicul, de tractarea autovehiculului avariat de la locul accidentului, amenzile care trebuie plătite, etc.

50. În cadrul pregătirilor pentru plecarea în cursă verificaţi echipamentul minimal de siguranţă al autovehiculului. Ce conţine acesta ? Enumeraţi 5 elemente.
R: Trusă medicală de prim ajutor, extinctor, triunghiuri reflectorizante, lampă portabilă, vestă reflectorizantă, cale de blocare a roţilor, cric, etc

51. Conduceţi un autocamion. Înainte de plecarea în cursă, efectuaţi verificările tehnice. Enumeraţi 5 verificări pe care le faceţi la exterior privind cabina autocamionului şi la dotările acesteia.
R: Se verifică dacă suprafeţele vitrate (parbriz, geamuri laterale, faruri, lămpi de semnalizare) sunt curate, oglinzile retrovizoare exterioare sunt curate şi reglate corespunzător, dacă placuţele cu numărul de înmatriculare sunt bine prinse şi curate, dacă luminile funcţionează, dacă stergătoarele de parbriz sunt corect fixate şi funcţionează, dacă funcţionează corespunzător instalaţia de degivrare, se verifică lăzile şi spaţiile de depozitare: dacă sunt corect închise, se verifică dacă echipamentul de siguranţă este la bord, dacă extinctorul şi trusa medicală sunt în termenul de valabilitate, dacă verificarea tahograf este valabilă, se verifică uşile compartimentului pentru marfă: să fie închise şi înzăvorâte, să nu existe riscul să se deschidă în timpul mersului, etc.

52. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier şi conduceţi un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa. Înainte de plecarea în cursă cuplaţi autotractorul cu semiremorca. Indicaţi 3 verificări pe care trebuie să le efectuaţi după cuplarea autotractorului cu semiremorca şa.
R: Se verifică funcţionarea sistemului de frânare al ansamblului prin încercări controlate de pornire/oprire, se verifică funcţionarea sistemului de iluminare-semnalizare al ansamblului, se verifică furtunele şi conductele de legătură, dacă sunt pierderi de aer, dacă sistemul de înzăvorâre a asigurat o cuplare corectă, se verifică şi se asigură picioarele de sprijin ale semiremorcii pentru a evita căderea sau smulgerea acestora pe parcurs.

53. În timpul cursei sunteţi implicat într-un accident rutier soldat cu victime. Nu sunteţi rănit şi participaţi la acordarea primului ajutor persoanelor rănite. Cunoaşteţi ce trebuie făcut în caz de accident şi prin urmare vă păstraţi calmul, analizaţi situaţia şi aplicaţi măsurile care se impun. Indicaţi primele 4 acţiuni pe care le întreprindeţi în ordinea în care ele trebuie aplicate.
R: Apel la 112, evaluarea locului accidentului, semnalizarea şi delimitarea zonei de pericol, acordarea primului ajutor, protejarea urmelor de la locul accidentului.

54. Pe parcursul derulării cursei București – Paris – București aveți obligația să faceți controale de securitate asupra vehiculului pentru a preveni eventuale acte de infracționalitate transfrontalieră ? Cu ce ocazii efectuați aceste controale ?
R: Cu ocazia fiecărei opriri pe durata căreia autovehiculul nu a fost în câmpul vizual al conducătorului auto pentru a fi supravegheat, după o perioadă de odihnă efectuată în cabina autovehiculului.

55. În cadrul pregătirilor pentru plecarea în cursă stabiliți ruta (itinerariul) pe care urmează să vă deplasați. Enumerați cel puțin 3 elemente pe care trebuie să le aveți în vedere.
R: Evitarea drumurilor aglomerate sau pe care se formează ambuteiaje, a drumurilor în lucru, informare în legatură cu drumurile pe care există restricții de tonaj, de gabarit, de viteză, informare asupra existenței porților de gabarit, dacă există poduri, tuneluri care pot avea restricții privind masele, dimensiunile, mărfurile transportate, informarea în legătură cu taxele de drum, de autostradă ce trebuie plătite. planificarea rutei astfel încât să poată fi respectate pauzele regulamentare, planificare și alegerea locurilor pentru efectuarea odihnei, etc.

56. Constatați că veți conduce și după lăsarea întunericului. Indicați cel puțin un aspect pe care trebuie să-l aveți în vedere referitor la sistemul de iluminare și semnalizare al ansamblului de vehicule. Justificați răspunsul.
R: Sistemul de iluminare semnalizare trebuie să funcționeze și elementele vitrate să fie curate astfel încât sa asigure o bună vizibilitate conducătorului auto iar vehiculul să fie văzut de ceilalți participanți la trafic.

57. Indicați reglajele/operațiunile pe care le faceți cu ocazia instalării la postul de conducere în ordinea în care acestea trebuie făcute.
R: Reglare scaun, spătar, volan, oglinzi retrovizoare, centură de siguranță.

58. Ce leziuni poate produce pe termen lung reglarea necorespunzătoare a postului de pilotaj si a spătarului?
R: Leziuni ale coloanei vertebrale

59. Care este poziția corectă mâinilor pe volan raportat la cadranul unui ceas ? Indicați un argument în susținerea răspunsului.
R: În dreptul orelor 9 și 15; poziția permite un control bun al traiectoriei, efectuarea unor viraje strânse și precise, manevrarea rapidă a volanului în caz de necessitate, acces ușor la comenzile plasate pe/în jurul volanului.

60. În timpul conducerii trebuie să adoptați și să mențineți o poziție corectă la volan. Indicați 3 elemente pe care trebuie să la aveți în vedere din acest punct de vedere.
R: Adoptarea unei poziții confortabilă și corectă din punct de vedere ergonomic, care să permită o bună vizibilitate în față/spate, în oglinzile retrovizoare și în geamurile laterale, care să asigure accesul ușor la pedale, schimbător de viteze, volan și aparatura de bord fără să impiedice conducerea.

61. În timpul unei curse constatați că aveți pană. Indicați cel puțin 3 măsuri de protecție pe care trebuie să le respectați cu ocazia schimbării unei roți.
R: Oprirea autovehiculului într-o zonă sigură, acționarea frânei de staționare, oprirea motorului, blocarea roților cu cale de blocare, instalarea cricului numai pe suprafețe plane, sigure, respectarea instrucțiunilor de utilizare a cricului, nu se intră cu nicio parte a corpului sub vehicul cât timp roata este demontată.

62. În timpul efectuării cursei observaţi că se degajă fum de la roata spate stânga. Care sunt măsurile pe care le luaţi ? Enumeraţi 5 dintre ele în ordinea în care trebuie luate.
R: Oprirea autovehiculului într-o zonă sigură, acţionarea frânei de staţionare, oprirea motorului, decuplarea bateriei prin acţionarea întrerupătorului general, identificarea sursei de foc, folosirea stingătorului dacă stingerea incendiului se poate face fără pericol, informare servicii de urgenţă dacă incendiul nu poate fi stins de conducătorul auto, semnalizarea şi delimitarea zonei, etc

63. Care este ordinea de intervenţie pentru acordarea primului ajutor unei persoane ce a suferit mai multe leziuni ?
R: Degajarea căilor respiratorii (resuscitare cardio-respiratorie dacă este cazul), oprirea hemoragiilor, imobilizarea fracturilor.

64. Ce se va scrie pe biletul, care se prinde lângă garoul aplicat unei persoane cu hemoragie puternică?
R: Ora şi minutul aplicării garoului

65. Cu ocazia acordării primului ajutor unei victime constataţi că prezintă plăgi ce trebuie pansate. Ce operaţie se impune a fi efectuată înaintea pansării şi ce utilizaţi în acest sens ?
R: Înaintea pansării se dezinfectează rana cu apa oxigenată sau iod.

66. Cu ocazia evaluării unei victime constataţi că respiră, are puls dar este inconştientă. Cum trebuie aşezată persoana respectivă după efectuarea evaluării ?
R: În poziţie laterală de siguranţă

67. Cum este indicat să se procedeze cu un rănit care prezintă leziuni ale coloanei vertebrale?
R: Se recomandă să nu fie mişcat până la sosirea ambulanţei.

Capitolul

3. REGLEMENTĂRI SOCIALE

3.1 PERIOADELE DE CONDUCERE ŞI DE ODIHNĂ ALE CONDUCĂTORULUI AUTO

Regulamentul 561/2006 stabileşte reguli referitoare la perioadele de conducere, de repaus şi la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri şi de călători şi se aplică transportului rutier:
a) de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depăşeşte 3,5 tone sau
b) de călători cu vehicule care sunt construite pentru a transporta mai mult de nouă (9) persoane pe scaune, inclusiv conducătorul auto.

Acordul AETR stabileşte reguli referitoare la activitatea (perioade de odihnă, de conducere, pauză şi timp de repaus) echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaţionale.

Regulamentul nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepăşind 50 km, vehicule a căror viteză maximă constructivă nu depăşeşte 40 km/h, vehicule utilizate de serviciile forţelor armate, de serviciile protecţiei civile, de pompieri şi forţele responsabile cu menţinerea ordinii publice, vehiculele utilizate la transportul necomercial de lapte şi stupi de albine, cele utilizate de serviciile poştale etc.

Timpul de muncă reprezintă perioada de la începutul până la sfârşitul timpului de lucru, în cursul căreia şoferul se află la postul său de lucru şi este compus din:
- perioada dedicată tuturor activităţilor de transport rutier:
a) conducerea autovehiculului;
b) încărcarea şi descărcarea;
c) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea şi coborârea din vehicul;
d) curăţenia şi întreţinerea tehnică;
e) asigurarea siguranţei vehiculului, a încărcăturii sale şi a pasagerilor, îndeplinirea obligaţiilor legale, supravegherea încărcării şi descărcării, formalităţile administrative legate de poliţie, vamă, serviciul de imigrare, etc.
- perioadele de timp în care conducătorul auto nu poate dispune liber de timpul său şi i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, în special în timpul perioadelor când aşteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte.

Perioada de disponibilitate este orice perioadă care nu este nici pauză, nici perioadă de odihnă, în cursul căreia şoferul nu este nevoit să rămână la locul său de muncă, dar trebuie să fie disponibil

pentru a răspunde oricăror solicitări. Aceste perioade de disponibilitate includ perioadele în care conducătorul auto însoţeşte vehiculul în timpul transportului cu feribotul sau cu trenul, precum şi perioadele de aşteptare în punctele de trecere a frontierei şi cele impuse de restricţiile de circulaţie.

În cazul celor care conduc un vehicul în echipaj, perioada petrecută stând lângă şofer sau în cuşetă în timp ce vehiculul este în mişcare este considerată perioadă de disponibilitate.

În cursul unei săptămâni, timpul total de lucru al conducătorului auto poate fi de cel mult 48 de ore iar durata maximă a timpului de lucru săptămânal poate fi prelungită până la maximum 60 de ore.

Conducere continuă	Cel mult **4 ore şi 30 de minute**
Pauza la conducere	După cel mult 4 ore şi 30min se ia pauză de cel puţin **45 minute** (sau **15min + 30 min**)
Durata de conducere zilnică	**Maxim 9 ore** (poate fi extinsă la **10 ore de cel mult 2 ori** pe săptămână)
Durata de conducere săptămânală	Maxim **56 ore** (săptămâna:de luni ora 0 până duminică ora 24)
Durata de conducere în 2 săptămâni	Maxim **90 ore** (12 perioade de conducere)
Perioada de repaus zilnică normală	Minim **11 ore** consecutive într-un interval de 24 ore. Se poate întrerupe numai la îmbarcarea pe feribot sau tren, de cel mult 2 ori, maxim 1 oră
Perioada de repaus zilnică redusă	Minim **9 ore** (de cel mult 3 ori pe săptămână)
Perioada de repaus zilnică împărţită	Odihna zilnică poate fi luată în 2 perioade separate, prima de minim 3 ore şi a doua de minim 9 ore
Perioada de repaus săptămânal normal	Minim **45 ore** după maxim 6 perioade zilnice de conducere consecutive
Perioada de repaus săptămânal redus	Minim **24 ore** (diferenţa până la 45 ore se recuperează până la sfârşitul următoarelor 3 săptămâni)
Conducere în echipaj	Repausul zilnic este de **9 ore** consecutive într-un interval de **30 ore**

Conducere şi pauze la conducere

După o perioadă de conducere de **maxim 4 ore şi 30 de minute**, şoferul trebuie să ia o pauză de **cel puţin 45 minute.** Pauza este o perioadă în care şoferul nu conduce şi nu desfăşoară nicio altă activitate şi care este folosită exclusiv pentru repaus.

4.5 ore	45 min

2.5 ore	1 oră	2 ore	45 min

Pauza de 45 minute poate fi împărţită în două pauze, **prima de cel puţin 15 minute** iar **a doua de cel puţin 30 minute**, în această ordine, distribuite într-o perioadă de cel mult 4 ore şi 30 de minute de conducere, astfel încât la finalul a cel mult 4h30min de conducere să fie executată o pauză de minim 45min.

Exemple de distribuţie corectă a pauzelor la conducere:

2 ore	15 min	2.5 ore	30 min
2 ore	34 min	2.5 ore	30 min

După o pauză de 45 minute, luată înainte sau la sfârşitul unei perioade de conducere de 4h 30', şoferul poate începe o nouă perioadă de conducere de 4 h şi 30'.

1.5 ore	15 min	1.5 ore	30 min	4.5 ore	

În următorul exemplu, există o abatere de la Reg. 561/2006, pentru că a doua pauză este mai mică de 30 minute.

2 ore	30 min	2.5 ore	15 min	

Durata de conducere zilnică

Durata maximă de conducere zilnică este de **cel mult 9 ore** într-un interval de 24 de ore de la ultima perioadă de odihnă zilnică sau săptămânală. Exemple de distribuţie corectă a orelor de conducere:

4.5 ore	45 min	4.5 ore

2 ore	45 min	4.5 ore	45 min	2.5 ore

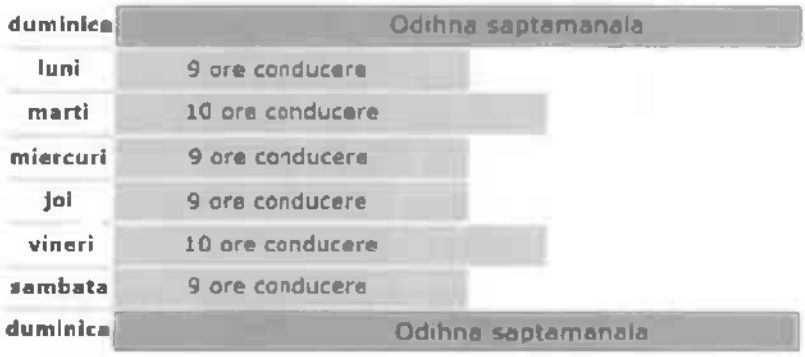
Durata de conducere zilnică poate fi extinsă la **10 ore numai de 2 ori** pe săptămână.

4.5 ore	45 min	4.5 ore	45 min	1 oră

2 ore	45 min	4.5 ore	45 min	3.5 ore

Durata de conducere saptămânală

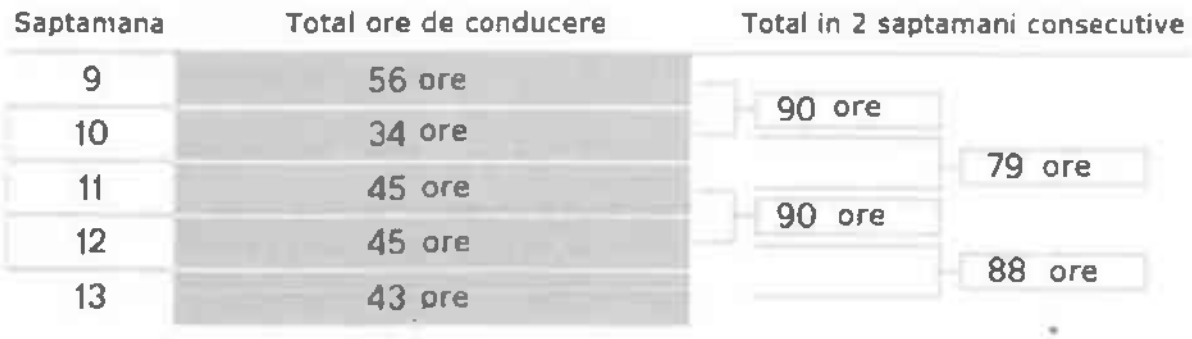
Durata maximă de conducere săptămânală este de **56 ore pe saptămâna de lucru (fixă).**
Săptămâna de lucru este perioada cuprinsă între ziua de luni - ora 0, până duminică - ora 24 iar în acest interval şoferul poate efectua maxim 6 perioade consecutive de conducere zilnică.



Total ore de conducere săptămânală = (4 x 9) + (2 x 10) = 56

Durata de conducere în două săptămâni consecutive

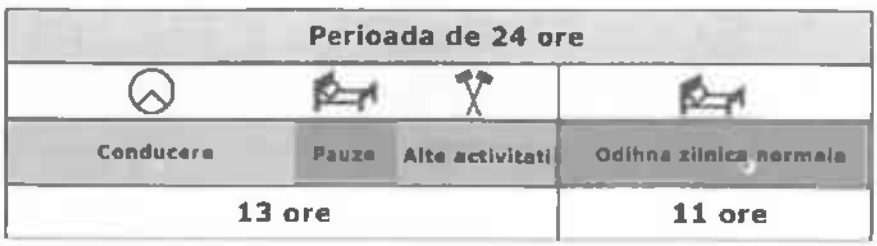
Timpul de conducere pentru oricare 2 săptămâni consecutive este de **maxim 90 ore** (maxim 12 perioade de conducere).



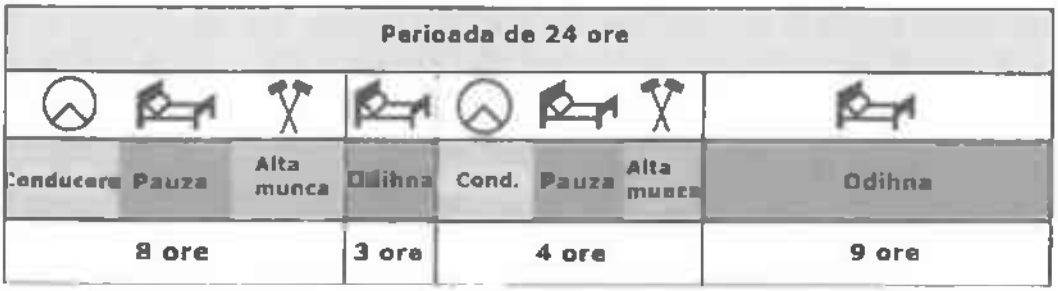
Odihna zilnică (repausul)

Odihna zilnică (repausul) este o perioadă neîntreruptă în care şoferul poate dispune de timpul său.
Un şofer trebuie să ia o perioadă de odihnă zilnică în fiecare interval de 24 h de la ultima perioadă de odihnă zilnică sau săptămânală.

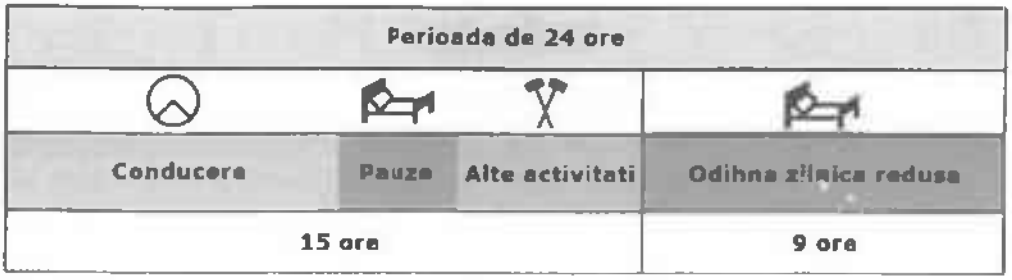
Odihna zilnică normală: 11 ore consecutive într-o perioadă de maxim 24 ore.



Odihna zilnică împărţită: odihna zilnică normală poate fi împărţită în două perioade separate, din care prima de cel puţin 3 ore consecutive şi a doua de cel puţin 9 ore consecutive, exact în această ordine, durata lor însumată fiind în acest caz de 12 ore.

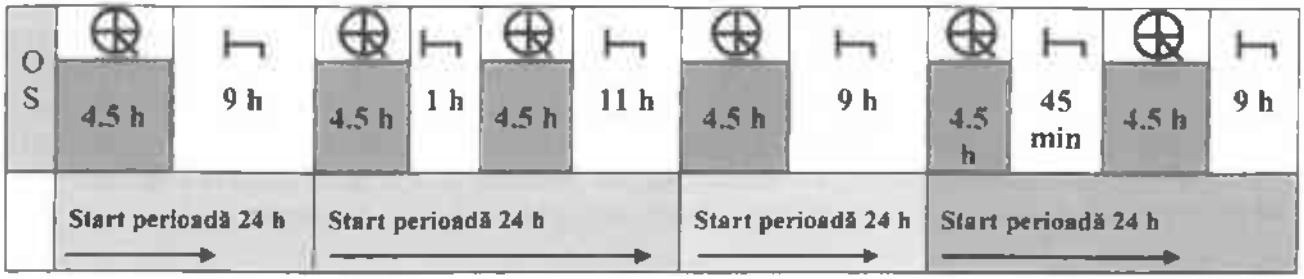


Odihna zilnică redusă: odihna zilnică normală poate fi redusă la 9 ore (dar mai puţin de 11 ore), numai de 3 ori pe săptămână. Diferenţa între odihna zilnică normală şi cea redusă nu se compensează.



Exemplu de distribuţie greşită a activităţilor: 10 ore de conducere, 3,5 ore de alte activităţi, 2,5 ore de pauze la conducere şi 9 ore de odihnă totalizează 25 ore, ceea ce este greşit pentru că ziua şoferului nu poate avea mai mult de 24 ore, incluzând odihna.

Ziua mai mică de 24 ore a conducătorului auto



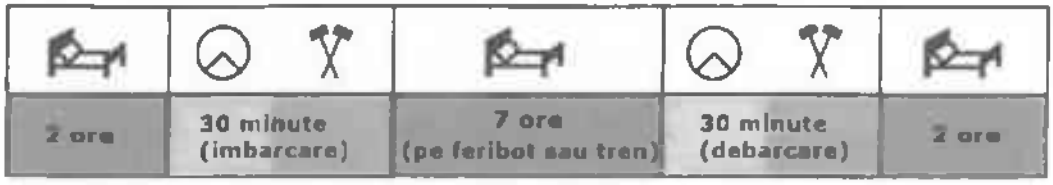
Ziua şoferului poate avea şi mai puţin de 24 ore (20 h şi 45 min de exemplu, dacă şoferul conduce doar 9 ore, nu defăşoară alte activităţi şi ia o odihnă zilnică normală de 11 ore); după o perioadă de odihnă zilnică normală sau redusă începe o nouă zi pentru şofer, indiferent de numărul de ore de conducere sau activităţile desfăşurate în ziua precedentă. Totuşi, ziua şoferului nu poate avea mai mult de 24 ore, incluzând odihna zilnică.

În concluzie, un şofer care începe ziua de lucru la ora 06.00 în ziua de luni trebuie, până cel mai târziu la ora 06.00 marţi, să efectueze:

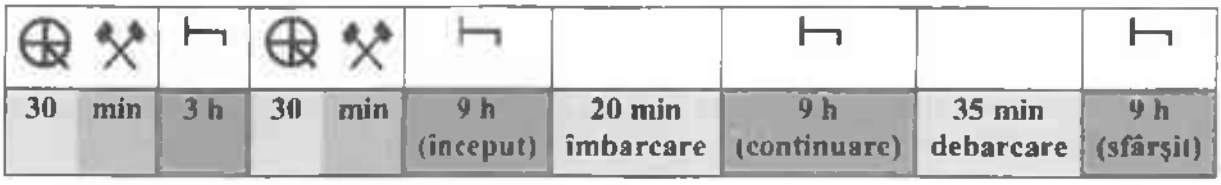
- O odihnă zilnică normală de cel puţin 11 ore sau
- O odihnă zilnică împărţită de cel puţin 12 ore sau
- O odihnă zilnică redusă de cel puţin 9 ore, dar numai de 3 ori săptămânal.

Odihna zilnică normală sau cea împărţită (nu şi cea redusă) se poate întrerupe numai la îmbarcarea pe feribot sau tren, de cel mult 2 ori pentru alte activităţi care însumate nu depăşesc 1 oră şi numai dacă şoferul are acces la o cuşetă.

În exemplul următor vedem cum şoferul a întrerupt corect odihna zilnică normală: prima întrerupere, după 2 h de la începerea odihnei, durează 30 min şi este ocazionată de îmbarcarea pe feribot, urmează 7 ore neîntrerupte de odihnă pe feribot, o altă întrerupere de 30 min la debarcare şi alt calup de 2 h de odihnă. În total, odihna zilnică de 11 ore a fost întreruptă de 2 ori, pentru perioade însumate de 1 h iar şoferul a avut acces la cuşetă.



În acest exemplu vedem cum poate fi întreruptă corect perioada de odihnă zilnică împărţită.



Aceste întreruperi nu sunt permise în cazul în care se efectuează o perioadă de repaus zilnic de 9 ore pe parcursul unui perioade de conducere în echipaj. Pentru a putea utiliza această derogare, membrii unui echipaj de conducere trebuie să efectueze o perioadă de repaus zilnic normal de cel puţin 11 ore.

Conducerea în echipaj

La conducerea în echipaj, odihna zilnică este de **9 ore consecutive pe parcursul a 30 ore** de la ultima perioadă de odihnă zilnică sau saptămânală. Dacă perioada de odihnă se ia la bordul vehiculului, acesta trebuie să fie staţionat.
Dacă într-un interval de 30 ore, 9 ore sunt alocate odihnei, rezultă că rămân maxim 21 de ore de activitate pentru echipaj. Aceste maxim 21 ore de activitate se împart între membrii echipajului, respectând toate celelalte reguli privind conducerea (nu mai mult de 4,5 ore conducere continuă, nu mai mult de 9 ore conducere zilnic, eventual 10 ore dar numai de 2 ori pe săptămână)

Perioada de repaus săptămânal

După **cel mult 6 perioade zilnice de 24 ore** consecutive şoferul trebuie să ia o perioadă de repaus săptămânal normal de minim 45 ore consecutive.

Şoferul poate efectua şi o odihnă săptămânală redusă care este mai mică de 45 ore dar nu mai puţin de 24 ore. Diferenţa până la 45 ore trebuie compensată în bloc până la sfârşitul următoarelor 3 săptămâni.
De exemplu, dacă şoferul ia o perioadă de odihnă săptămânală redusă de 33 ore în săptămâna 1, acesta trebuie compensată prin ataşarea unei perioade suplimentare de odihnă de 12 ore la o altă perioadă de odihnă de cel puţin 9 ore oricând, dar nu mai târziu de sfârşitul săptămânii 4.

Odihna saptamanala			
Saptamana 1	Saptamana 2	Saptamana 3	Saptamana 4
33 ore	45 ore	45 ore	45 ore + 12 ore compensare

Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puţin:

- două perioade de repaus săptămânal normale de 45 ore sau
- o perioadă de repaus săptămânal normală şi o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puţin 24 ore.

În cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic şi perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staţionare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiţia ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit şi să fie în staţionare.
Recent, numeroase state membre ale UE au impus, prin legislaţia naţională, ca perioadele de odihnă săptămânală efectuate în afara bazei de staţionare să nu mai poată fi luate la bordul autovehiculului ci numai în spaţii de odihnă adecvate precum pensiuni sau hoteluri.

Conducerea unui autovehicul care nu intră în sfera reglementărilor Reg. 561/2006 (de exemplu deplasarea cu un autoturism spre şi de la locul unde se află autovehiculul care intră în sfera reglemetărilor, sau conducerea unui autoturism în interes de serviciu) constituie timp de lucru şi se înregistrează ca "alte activităţi", manual pe spatele diagramei tahograf sau cu funcţia de introducere manual a datelor a tahografului digital.

1 h conducere autoturism	4.5 h	4 h	4 h	30 minute conducere autoturism	Odihna zilnica

Conducătorul auto se poate abate de la reglementările privind timpul de conducere numai în măsura în care acest lucru este necesar pentru a se garanta siguranţa persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia. Conducătorul auto trebuie să indice manual natura şi cauza abaterii de la Regulament pe diagrama tahograf sau pe un imprimat scos din memoria tahografului sau în registrul său de sarcini, până la sosirea la locul de oprire corespunzător.

Nerespectarea prevederilor privind perioadele de conducere şi de odihnă ale conducătorului auto se sancţionează contravenţional cu amendă şi imobilizarea vehiculului; se poate relua deplasarea numai dupa efectuarea perioadelor de odihnă corespunătoare.

3.2 ECHIPAMENTE DE ÎNREGISTRARE

Toate autovehiculele destinate transportului de mărfuri cu masa maximă autorizată mai mare de 3.5 tone şi toate autovehiculele utilizate la transportul de persoane care au mai mult de 8+1 locuri pe scaune, trebuie să fie echipate cu aparate tahograf şi limitatoare de viteză. Autovehiculele destinate transportului de mărfuri au viteza limitată la 90 km/h iar autovehiculele destinate transportului de persoane sunt limitate la 100 km/h.

Tahografele pot fi montate şi/sau reparate numai de operatorii economici autorizaţi. Tahografele montate pe autovehicule trebuie verificate periodic, o dată la 2 ani, de RAR sau de operatorii economici autorizaţi, care vor lipi pe tahograf o etichetă pe care se găseşte data efectuării verificării şi dimensiunile anvelopelor punţii motoare.. Se interzice plecarea în cursă cu tahograful defect sau desigilat.
Notă: În România toate autovehiculele înmatriculate prima oară după 01 ianuarie 2007 sunt echipate obligatoriu cu tahograf digital. De asemenea, în cazul în care se impune schimbarea tahografului analog, noul tahograf ce se va instala va fi unul digital.

La utilizarea aparatelor tahograf conducătorii auto sunt obligaţi să utilizeze funcţia de selecţie a activităţilor pentru a permite ca perioade de timp să fie înregistrate separat şi distinct:

	Timpul de conducere - se selectează automat când autovehiculul este pus în mişcare.
	Disponibilitate – perioadele în timpul cărora conducatorului auto nu i se cere să rămână la postul său de lucru, dar trebuie să fie disponibil să raspundă la orice apel. (ex.: perioadele în timpul cărora conducătorul auto însoţeşte un vehicul care este transportat cu feribotul sau cu trenul, perioadele de aşteptare la graniţe, cele datorate interdicţiilor de circulaţie, perioada petrecută stând lângă şofer sau în cuşetă în timp ce vehiculul este în mişcare la conducerea în echipaj). Se selectează manual.
	Altă muncă - orice altă activitate în afară de conducere (arimarea marfurilor, supravegherea încărcării, pregătirea vehiculului şi a documentelor, etc.). Se selectează automat la oprirea autovehiculului sau se poate selecta manual.
	Pauzele sau repausul - perioada neîntreruptă în care conducatorul auto dispune de timpul său. Se selectează manual.

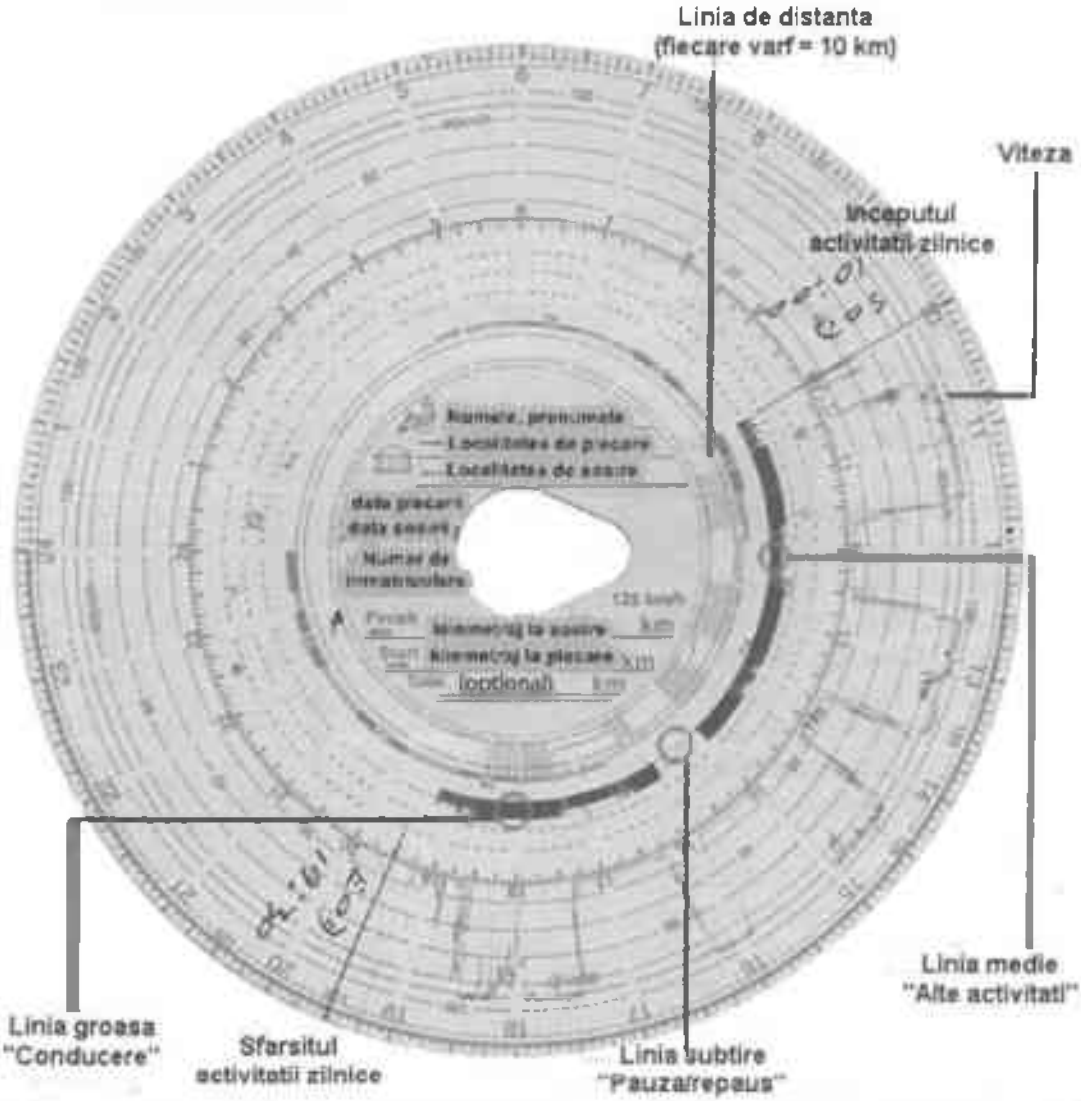
Un conducător auto trebuie să înregistreze ca "altă muncă" conducerea unui autovehicul cu masa mai mică de 3.5 t sau mai puţin de 8+1 locuri şi care nu intră în sfera reglementărilor Reg. 561/2006. Trebuie să înregistreze, de asemenea, orice altă activitate sau perioadă de disponibilitate efectuată departe de vehicul. Aceaste înregistrări se fac manual pe diagrama, pe un imprimat scos din memoria tahografului sau cu ajutorul funcţiei de introducere manuală a datelor pe tahograful digital.
Conducătorii auto trebuie să folosească diagrame tahograf sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Diagrama sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârşitul zilei de lucru.

La un control în trafic conducătorul auto trebuie să prezinte:

- diagrama tahograf pentru ziua în curs şi pentru 28 de zile anterioare;
- cardul de conducător auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card şi
- orice informaţii înregistrate manual şi orice documente imprimate în timpul zilei în curs şi pe parcursul celor 28 de zile precedente.

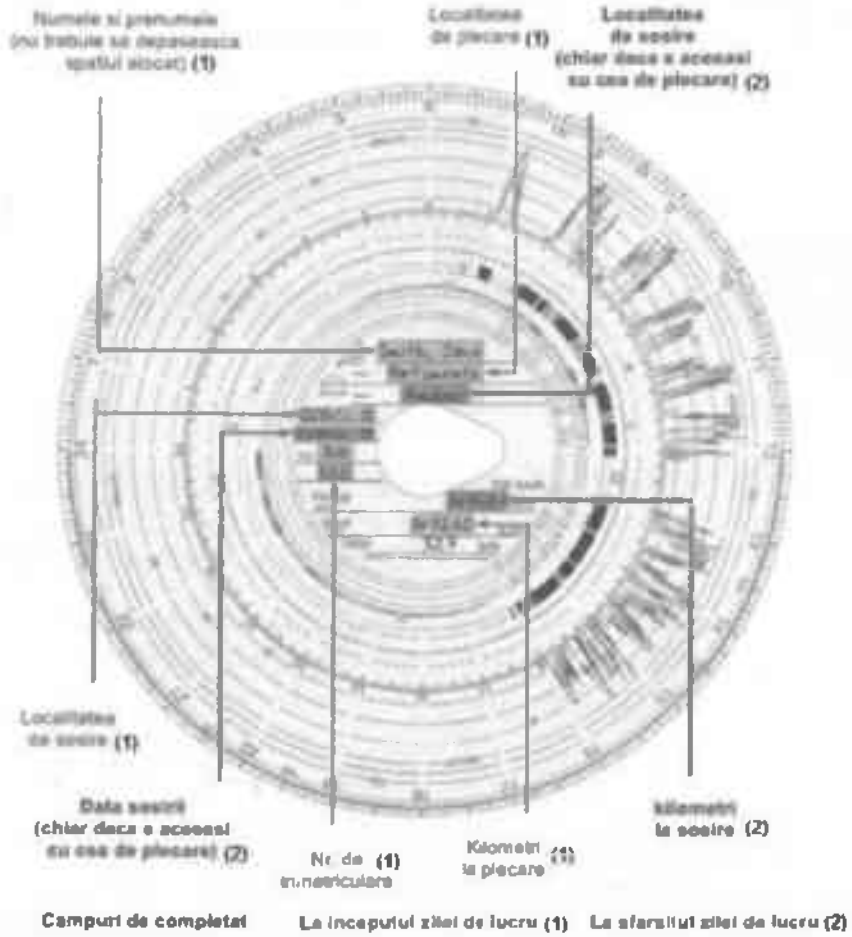
TAHOGRAFUL ANALOG

Tahografele analogice utilizează diagrame tahograf şi **înregistrează automat**: distanţa parcursă, viteza, timpul şi activitatea conducătorului auto pentru o perioadă de 24 ore. Ora setată la tahograful analog este ora ţării de înmatriculare a vehiculului. Diagramele au spaţii destinate înregistrărilor manuale ale conducătorului auto.



Dacă pe diagrama tahograf, pentru un anume interval de timp, linia corespunzătoare distanţei parcurse este întreruptă iar capetele nu se unesc, cauzele pot fi scoaterea diagramei din tahograf în intervalul respectiv de timp, carcasa (sertarul) care conţine diagrama tahograf nu a fost închisă corect sau diagrama nu a fost aşezată corect pe lăcaşul său.

Ce completează şoferul pe faţa diagramei tahograf



La începutul zilei de lucru conducătorul auto trebuie să consemneze pe diagrama tahograf numele şi prenumele, localitatea de plecare, data plecării, numărul de înmatriculare al vehiculului şi kilometrajul vehiculului la plecare.

La sfârşitul zilei de lucru trebuie să noteze localitatea de sosire, data sosirii, kilometrajul la sosire şi numărul de kilometri parcurşi în timpul zilei.

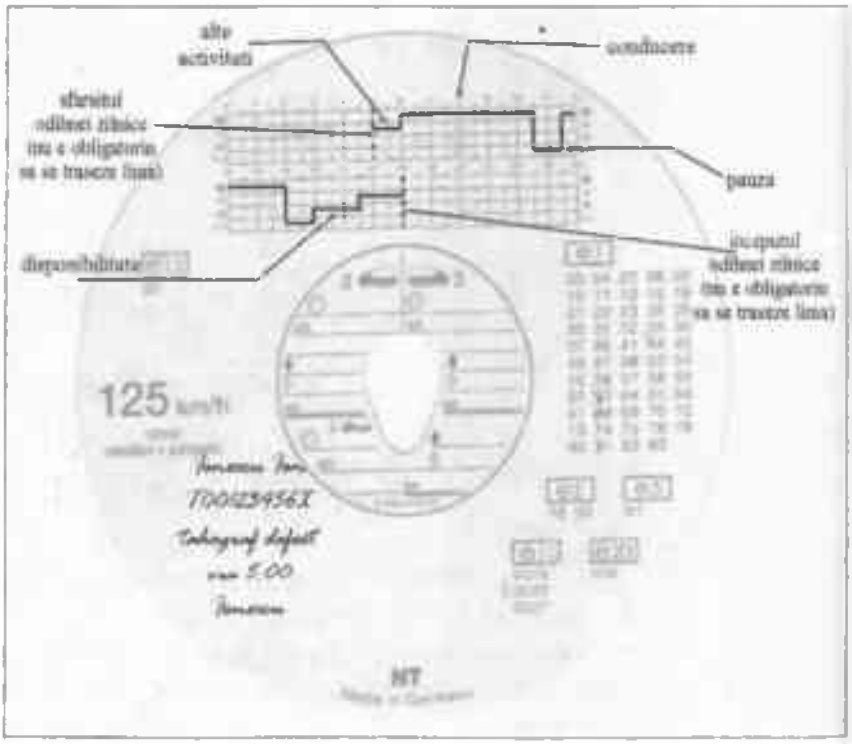
Necompletarea oricăruia dintre câmpurile diagramei se sancţionează cu amendă contravenţională; nu se imobilizeaza vehiculul.

Nu este obligatorie înscrierea numărului de kilometri parcurşi între localitatea de plecare şi cea de destinaţie.

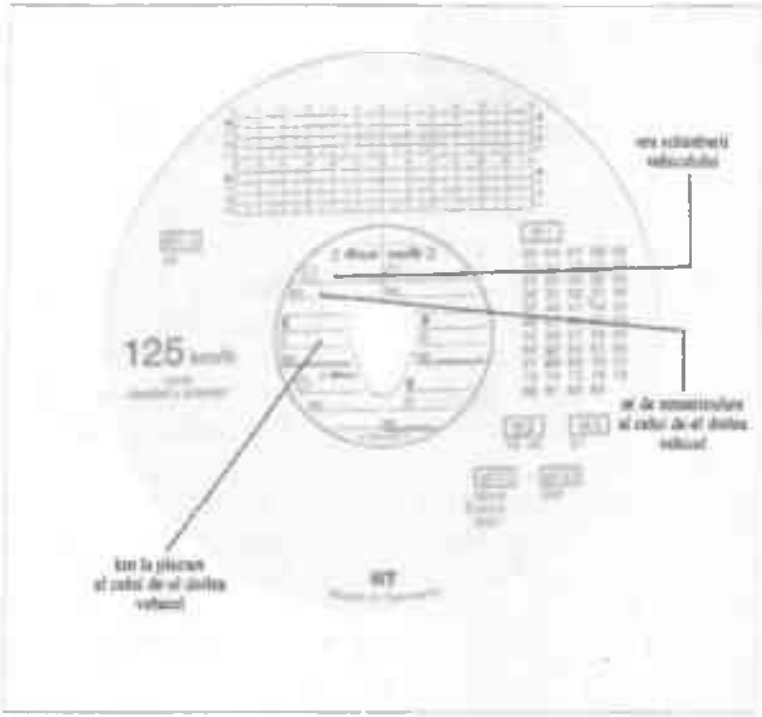
Ce şi când completează şoferul pe spatele diagramei tahograf

În cazul defectării tahografului analog în timpul cursei, şoferul trebuie să noteze, pe spatele diagramei, pe caroiajul special, toate activităţile desfăşurate până la destinaţie, inclusiv conducerea, să scrie "Tahograf defect" şi ora constatării defecţiunii, să-şi scrie numele şi prenumele, seria permisului de conducere şi să se semneze.

Dacă şoferul conduce un autovehicul care nu intra în sfera reglementărilor precum şi dacă desfăşoară alte activităţi sau are perioade de disponibilitate când **nu se afla în vehiculul echipat cu tahograf**, are obligaţia să înregistreze manual toate activităţile desfăţurate pe caroiajul special de pe spatele diagramei tahograf.



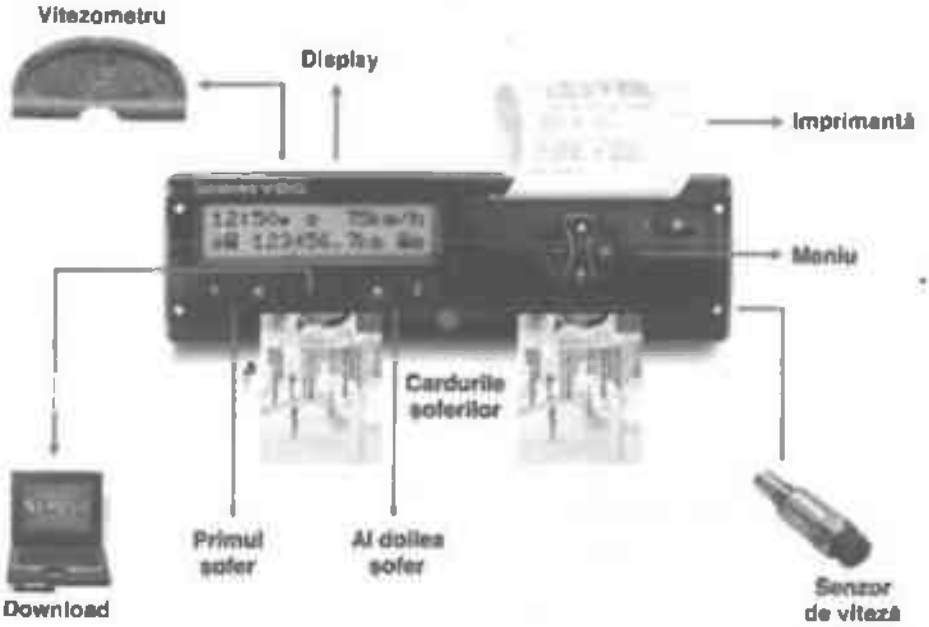
În cazul schimbării vehiculului în cursul aceleiaşi zile de lucru, conducătorul auto utilizează aceeaşi diagramă, notând în prealabil pe verso: ora schimbării vehiculului, numărul de înmatriculare şi kilometrajul celui de-al doilea autovehicul.



În situaţia în care, pentru a asigura securitatea vehiculului, a mărfurilor sau a călătorilor, **şoferul este nevoit să se abată de la reglementările privind perioadele de conducere sau de odihnă**, acesta trebuie să indice manual, pe spatele diagramei, natura derogării, înainte de a ajunge la destinaţie.

Notă: În cazul în care numele şi prenumele şoferului sunt lungi, ele trebuie înscrise unul sub celălalt pe rubrica specială, în niciun caz nu trebuie să acopere spaţiul destinat înregistrărilor automate.

TAHOGRAFUL DIGITAL



Înregistrează datele pe cartela (cardul) conducătorului auto şi în memoria aparatului. Legislaţia în vigoare obligă şoferii ca odată la 28 de zile să ofere datele înregistrate de tahograf şi stocate pe cardul de şofer pentru a fi citite. Chiar şi după citire, datele trebuie păstrate pentru cel puţin un an. Datele de pe tahograful digital trebuie descărcate integral odată la trei luni.

Tahografele digitale au posibilitatea de printare a informaţiei, iar în acest scop se foloseşte hârtia omologată pentru fiecare tip de tahograf în parte. Ora utilizată pentru înregistrări este ora UTC (Universal Time Coordinated). Aceasta oră nu se schimbă în funcţie de anotimp şi este cu două ore

în urma celei din România. Hârtia tahografului digital este imprimată pe spate, de către producător, cu caroiaj special destinat notării manuale de către conducătorul auto.

Tahograful digital poate tipări 6 rapoarte: raport zilnic de activitate din memoria cardului, raport zilnic de activitate din memoria tahografului, raport de evenimente şi nereguli din memoria cardului, raport de evenimente şi nereguli din memoria tahografului, raport date tehnice şi raport depăşiri de viteză.
Tahograful digital este echipat cu două cititoare de card. Pe perioada conducerii în echipaj, cardul şoferului care conduce trebuie introdus în cititorul de card pentru şofer, iar cardul colegului în cititorul de card pentru echipaj. La fiecare schimbare la postul de conducere, fiecare membru al echipajului îşi introduce cardul în cititorul de card corespunzător. Numai cititorul de card al şoferului înregistrează timpul de conducere. Cardul se introduce întotdeauna cu chip-ul în sus.

Cardul conducătorului auto este eliberat unui anumit conducător auto, identifică şoferul şi permite stocarea datelor privind activitatea acestuia. Este nominal şi netransmisibil, fiecare conducător auto putând deţine o singură cartelă de acest tip; are o valabilitate de 5 ani de la data eliberării. Cartela conducătorului auto se poate retrage în următoarele cazuri:
- când se constată că a fost falsificat, declarat pierdut sau furat;
- când se constată că titularul a furnizat informatii eronate sau documente neconforme cu realitatea pentru obţinerea cartelei;
- când se constată că este utilizată de către o altă persoană .

Tahograful digital oferă posibilitatea de a introduce activităţi care se desfăşoară în afara zonei de aplicare a reglementărilor – Out of scope – sau activităţi desfăşurate anterior activităţii de conducere pe un automobil cu tahograf digital.
"Out of scope/ferry" – este o opţiune pe care o poate alege conducătorul auto. Alegând această opţiune el transmite tahografului că se află pe un drum care nu se află sub incidenţa reglementărilor, pe feribot sau tren.
Introducerea manuală a activităţilor – este o opţiune prin care conducătorii auto care au desfăşurat activităţi pe autovehicule care nu necesită tahografe, pot introduce aceste activităţi în memoria tahografului digital. Introducerea activităţilor se poate face la introducerea cardului conducătorului auto în tahograf. Activităţile se pot introduce ca şi o continuare a activităţii zilnice sau de la extragerea cardului până la sfârşitul zilei şi de la începutul zilei până la introducerea cardului. Aceste activităţi se vor cumula cu cele înregistrate de tahograf.

Datele care trebuie obligatoriu să se înregistreze pe card cu funcţia de introducere manuală a datelor a tahografului digital:
- la începerea/încheierea zilei de lucru se va introduce manual simbolul ţării în care începe/se încheie activitatea.
- în cazul în care cardul a fost scos din tahograf (în timpul sau la sfârşitul unei zile de lucru), la reintroducerea sa, conducătorul auto are obligaţia de a introduce manual perioadele de timp şi tipurile de activităţi desfăşurate câtă vreme cardul nu s-a aflat în tahograf şi conducătorul auto nu s-a aflat în vehicul.
- se înregistrează manual, cu funcţia de introducere manuală a datelor în aparatul tahograf digital, ca "Alte activităţi" orice alte activităţi efectuate în timpul de lucru de către conducătorul auto, inclusiv conducerea unui autovehicul care nu intră sub incindenţa Reg. 561/2006.

Înregistrarea manuală a datelor în tahograful digital. După citirea cardului şi prezentarea numelui conducătorului auto pe afişaj, tahograful vă "întreabă" dacă doriţi să efectuaţi introduceri manuale de activitaţi (perioade de disponibilitate sau alte activităţi desfăşurate departe de autovehicul). Atunci, utilizând butoanele cu săgeţi, conducătorul auto va introduce toate activităţile desfăţurate pe perioada cât cardul nu s-a aflat în aparat. Dacă nu avem activităţi de introdus, alegem opţiunea NO şi confirmăm. Următoarea "întrebare" a tahografului va fi locul de plecare – ţara – şi

se aleg iniţialale ţării în care se începe activitatea (ex. transportatorii interni vor alege întotdeauna RO). După ce am răspuns la aceste "întrebări" putem porni în cursă. Tahograful va înregistra toate activităţile pe care conducătorul auto le va desfăşura. La terminarea activităţii de conducere va trebui să introducem locaţia de sosire – ţara – după care tahograful va permite scoaterea cardului.

Lista tuturor evenimentelor şi defecţiunilor sistemului tahografului digital – este un raport imprimat din imprimanta tahografului în care sunt prezentate toate erorile care s-au memorat de la instalarea tahografului

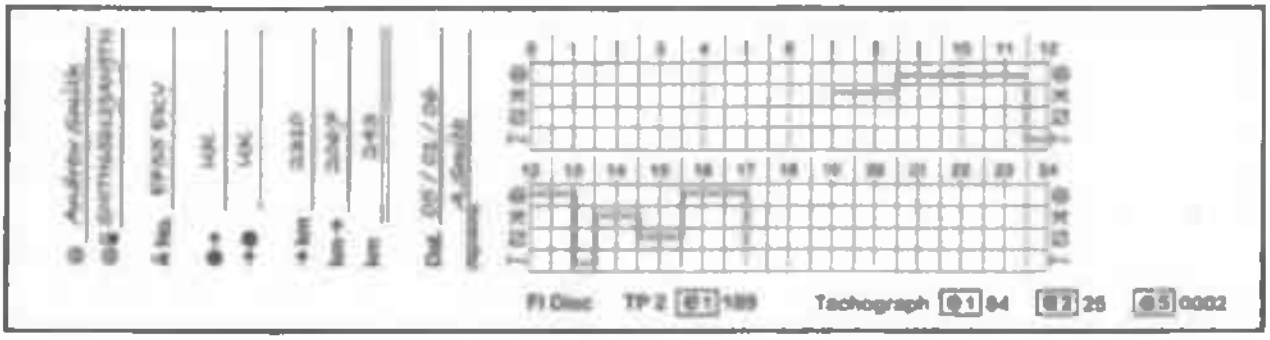
Lista depăşiri de viteză - este un raport imprimat din imprimanta tahografului în care sunt prezentate cele mai importante depăşiri ale vitezei maxime setate prin limitatorul de viteză al vehiculului. Toate aceste informaţii se pot vizualiza din meniul dedicat fiecărei operaţiuni.

Tahograful digital comunică prin intermediul mesajelor afişate pe ecran (mesaj scris însoţit de o combinaţie de pictograme) eventuale avertismente sau erori referitoare la activitatea conducătorului auto (conducere fără card, etc.) şi la funcţionarea aparatului tahograf (căderi de tensiune).

	Compania	1	Slot şofer
	Agent de control	2	Slot echipaj
	Şofer		Card
	Atelier		Ceas
	Fabricant		Afişaj
	Timp la dispoziţie		Stocare în exterior
	Conducere		Sursă de alimentare (electrică)
	Odihnă		Imprimantă / imprimat
	Lucru (alte activităţi)		Senzor
	Pauză		Dimensiune pneu
?	Necunoscut		Vehicul / unitate de pe vehicul (tahograf)
OUT	(Out of scope) În afara zonei de aplicare a reglementărilor		
	Traversare cu feribotul sau cu trenul		
!	Evenimente	×	Nereguli
	Începutul zilei de muncă		Sfârşitul zilei de muncă
	Locaţia		Introducerea manuală a activităţilor şoferului
	Siguranţă		Viteză
	Timp	Σ	Total / sumarul
I	Săptămânal	24h	Zilnic
II	Două săptămâni		De la sau până la

	Locul controlului		Locul sfârşitului zilei (de lucru)
	Locul începutului zilei		La ora
	De la ora	CUT	Începutul perioadei fără reglementări
	De la vehiculul	OUT	Sfârşitul perioadei fără reglementări
	Cardul şoferului		Conducere în echipaj
	Cardul companiei		Timp săptămânal de conducere
	Card control		Timp conducere în două săptămâni
	Card atelier		Nereguli (X):
	Fără card	× 1	Card şofer
!	Introdus card necorespunzător	× 2	Card echipaj
!	Conflict de carduri	×	Afişaj
!	Suprapunerea timpului	×	Descărcare date
!	Conducere fără card corasp.	×	Imprimantă
!	Card introdus în mers	×	Senzor
!	Ultimul card retras incorect	×	Tahograf
>>	Viteză excesivă		Introducerea manuală de date:
!	Întreruperea alimentării	?	Aceeaşi perioadă zilnică de lucru ?
!	Eroare date senzor	?	Sfârşitul perioadei anterioare ?
!	Violarea siguranţei	?	Confirmare locaţie sfârşit
!	Ajustarea timpului (la atelier)	?	Confirmare oră început
>	Control depăşire viteză	?	Confirmare locaţie început

În cazul defectării tahografului digital în timpul cursei conducătorul auto are obligaţia să noteze, pe spatele hârtiei utilizată de imprimanta tahografului, pe caroiajul special, numele şi prenumele, seria cardului şi a permisului, data, semnătura şi să noteze toate activităţile desfăşurate până la destinaţie, inclusiv conducerea (la fel ca pe diagrama tahograf).



În cazul pierderii cardului tahograf în timpul unei curse, conducătorul auto are obligaţia să scoată, la începutul şi sfârşitul fiecărei zile de lucru până la destinaţie, câte un raport din memoria tahografului, pe care să-şi noteze numele şi prenumele, seria permisului/cardului, semnătura şi toate perioadele în care a desfăşurat alte activităţi, odihnă sau disponibilitate. Aceste rapoarte vor fi prezentate în caz de control; în cazul conducerii în echipaj, aceste rapoarte vor fi imprimate la fiecare schimbare la postul de conducere.

În situaţia pierderii, furtului sau deteriorării cardului, conducătorul auto va depune în termen de 7 zile o cerere de înlocuire a acestuia la sediul oricărei agenţii ARR, însoţită (după caz) de dovada declarării furtului. Un conducător auto poate conduce fără card maxim 15 zile calendaristice sau chiar mai mult dacă este nevoie pentru a ajunge la destinaţie.

Sancţiuni:
Constituie **abateri foarte grave**:

- Montarea sau utilizarea unor dispozitive ilegale de manipulare a tahografului, diagramelor tahograf şi/sau a cartelelor tahografice
- Ştergerea, distrugerea datelor înregistrate pe diagramele tahograf, a celor stocate în tahograf sau pe cartela tahografică sau a rapoartelor imprimate de tahograf
- Deţinerea de către conducător auto a mai mult de o cartelă tahografică validă precum şi utilizarea de către un conducător auto a unei cartele tahografice expirate sau aparţinând unei alte persoane (se sancţionează cu amendă şi cu reţinerea cartelei tahografice).

Plecarea în cursă **cu tahograful defect sau desigilat sau cu limitatorul de viteză defect** se sancţionează cu amendă contravenţională, suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi a placuţelor cu numărul de înmatriculare şi anularea ITP.
Falsificarea datelor înregistrate pe diagramele tahograf, a celor stocate în tahograf ori pe cartela tahografică sau a rapoartelor imprimate de tahograf se sancţionează conform legii penale.

EXEMPLU DE RAPORT DIN MEMORIA TAHOGRAFULUI DIGITAL

```
▼ 18.10.2005 16:00 (UTC)
-----------▼------------
24h▼
-----------▯------------
▯ James
  Brian
▯▯UK /45678901234567 7 0
-----------▯------------
▯ Smith
  John
▯▯UK /D0051241420304 0 0
  04.01.10
-----------▲------------
▲ 34596UBN78ERUYUA6
  UK  /    EF54 EKU
-----------▯------------
▯ Siemens VDO Automotive
  AG
  1301.2050100001
-----------T------------
T Browns Tacho Centre

T▯UK /00T0F340111125 0 0
T 01.08.2005
-----------▯------------
▯▯UK /45678901234567 7 0
▯ 01.10.2005 13.10   ▼
-----------▯------------
     18.10.2005   74
------------------------
? 00:00 07:00 07h00
▯ 07:00 07:30 00h30
✗ 07:30 08:00 00h30
-----------I------------
▲ UK /      EF54 EKU
      1 946 km
✗ 08:00 09:06 01h06
▯ 09:06 10:25 01h19
⊢ 10:25 11:08 00h43
▯ 11:08 14.23 03h15
⊢ 14.23 15:25 01h02    ●
▯ 15:25 15:46 00h21
▯ 15.46 16:00 00h14
      2 241 km1   295 km
------------------------
? 16:00
-----------I------------
▯▶07:00 UK            ⚲
      1 946 km
⊢▯16:00 UK
      2241 km
 ▯ 04h48   295 km
 ✗ 01h36 ▯ 00h51
 ⊢ 01h45 ? 07h00
▯▯ 00h00
----------|x▯-----------
----------|x▲-----------
 |▼    1 12.10.2005 17:31
        (  6)       01h21
▯---
------------------------
▯▯ ...................

▯  ...................

▯  ...................
```

- Data şi ora UTC
- Tipul de raport – activitate zilnică din memoria cardului
- Agent de control, ţara şi seria cardului
- Şofer, ţara, seria cardului, data expirării
- Nr. identificare vehicul, ţara, nr. de înmatriculare
- Marca, tipul şi seria tahografului
- Service calibrare, ţara, seria cardului de service, data calibrării
- Controlul anterior: ţara, serie card, data, ora şi tipul controlului
- Data activităţilor, contor utilizare card
- Perioadă fără card introdus, date introduse manual
- Activităţi cu cardul introdus (* odihnă peste 1 oră)
  - ⊢ Odihnă
  - ▯ Timp la dispoziţie
  - ✗ Alte activităţi
  - ▯ Conducere
- Perioadă fără card introdus
- Sumarul zilei
- Ultimele 5 evenimente şi nereguli din memoria cardului (nu există)
- Ultimele 5 evenimente şi nereguli din memoria tahografului: întreruperea sursei de alimentare
- Date inscrise manual: locul controlului, agent control, şofer

3.3 STUDII DE CAZ

1. Luni vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de repaus săptămânal. Programul este următorul:
6,00 – 7,00 verificări tehnice şi asigurare documente obligatorii a fi deţinute la bord;
7.00 – 8,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor
8,00 -12,00 încărcare mărfuri
12,00 – 13,00 pauză
13,00 – plecare în cursă.
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 7 h şi 15 min de conducere efectivă; odihna zilnică (redusă) se va efectua de luni ora 21 până marţi ora 6.00
Justificare: Venind după o perioadă de odihnă săptămânală, în intervalul de 24 h de luni ora 6.00 până marţi ora 6.00, şoferul poate să efectueze o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci cel mai târziu luni ora 21.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De luni ora 13.00 - plecare în cursă până luni ora 21.00 - oprirea pentru odihnă, rămân 8 ore de activitate disponibile dar numai 7 h şi 15 min sunt de conducere efectivă, 45 minute fiind alocate pauzei după 4 h şi 30 minute de conducere, iar luni la ora 21 se opreşte pentru odihna zilnică redusă de 9 ore.

2. Luni vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de repaus săptămânal. Programul este următorul:
6,00 – 9,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor
9,00 - 13,00 încărcare mărfuri
13,00 – 14,00 pauză
14,00 – plecare în cursă.
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 6 h şi 15 min de conducere efectivă; odihna zilnică redusă se va efectua de luni ora 21 până marţi ora 6.00
Justificare: Venind după o perioadă de odihnă săptămânală, în intervalul de 24 h de luni ora 6.00 până marţi ora 6.00, şoferul poate să efectueze o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci cel mai târziu luni ora 21.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De luni ora 14.00 - plecare în cursă până luni ora 21.00 - oprire pentru odihnă, rămân 7 ore de activitate disponibile dar numai 6 h şi 15 min pot fi de conducere efectivă, 45 minute fiind alocate pauzei după 4h şi 30 minute de conducere, iar luni la ora 21 se opreşte pentru odihna zilnică redusă de 9 ore.

3. Luni vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de repaus săptămânal. Programul este următorul:
6,00 – 8,00 verificări tehnice şi asigurare documente obligatorii a fi deţinute la bord;
8.00 – 12,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor
12,00 -13,00 pauză
13,00 – 15,00 încărcare mărfuri
15,00 – 17,00 pauză
17,00 – plecare în cursă.
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 4 h de conducere efectivă; odihna zilnică se va efectua de luni ora 21.00 până marţi ora 6.00
Justificare: Venind după o perioadă de odihnă săptămânală, în intervalul de 24 h de luni ora 6.00 până marţi ora 6.00, şoferul poate să efectueze o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci cel mai târziu luni ora 21.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De luni ora 17.00 - plecare în cursă până luni

ora 21.00 - oprirea pentru odihnă, rămân 4 ore de conducere, iar luni la ora 21 se opreşte pentru odihna zilnică redusă de 9 ore până marţi la 6.

4. Luni vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de repaus săptămânal. Programul este următorul:
7,00 – 8,00 verificări tehnice şi asigurare documente obligatorii a fi deţinute la bord;
8.00 – 9,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor
9,00 -13,00 încărcare mărfuri
13,00 – 15,00 pauză
15,00 – plecare în cursă.
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 6 h şi 15 min de conducere efectivă; odihna zilnică se va efectua de luni ora 22.00 până marţi ora 7.00
Justificare: Venind după o perioadă de odihnă săptămânală, în intervalul de 24 h de luni ora 7.00 până marţi ora 7.00 şoferul poate să efectueze o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci cel mai târziu luni ora 22.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De luni ora 15.00 - plecare în cursă până luni ora 22.00 oprirea pentru odihnă, rămân 7 ore de activitate din care doar 6 h şi 15 min pot fi de conducere efectivă deoarece 45 minute sunt alocate pauzei după 4 h şi 30 minute de conducere, iar luni la ora 22 se opreşte pentru odihna zilnică redusă de 9 ore până marţi la 7.

5. Plecaţi în cursă în ziua de joi, după o perioadă de repaus (odihnă) zilnic redus. Programul este următorul:
6,00 – 7,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor;
7,00 – 10,00 încărcare mărfuri
10,00 – 11,00 pauză;
11,00 – plecare în cursă
În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic/ă reduse la 9 ore. Câte ore mai puteţi conduce efectiv după plecare în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 7 h şi 15 min de conducere efectivă; odihna zilnică normală se va efectua de joi ora 19.00 până vineri ora 6.00
Justificare: În intervalul de 24 h de joi ora 6.00 până vineri ora 6.00 şoferul trebuie să efectueze o odihnă zilnică normală de 11 ore, deci cel mai târziu joi ora 19.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De joi ora 11.00 plecare în cursă până joi ora 19.00 oprirea pentru odihnă, rămân 8 ore de activitate din care doar 7 h şi 15 min pot fi de conducere efectivă deoarece 45 minute sunt alocate pauzei de 45 minute după 4 h şi 30 minute de conducere, iar joi la ora 19 se opreşte pentru odihna zilnică de 11 ore.

6. Plecaţi în cursă în ziua de joi, după o perioadă de repaus (odihnă) zilnic redus. Programul este următorul:
6,00 – 10,00 încărcare mărfuri;
10,00 – 12,00 pauză;
12,00 – plecare în cursă
În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic/ă reduse la 9 ore. Câte ore mai puteţi conduce efectiv după plecare în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 6 h şi 15 min de conducere efectivă; odihna zilnică normală se va efectua de joi ora 19.00 până vineri ora 6.00

Justificare: În intervalul de 24 h de joi ora 6.00 până vineri ora 6.00 şoferul trebuie să efectueze o odihnă zilnică normală de 11 ore, deci cel mai târziu joi ora 19.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De joi ora 12.00 plecare în cursă până joi ora 19.00 oprirea pentru odihnă, rămân 7 ore de activitate din care doar 6 h şi 15 min sunt de conducere efectivă iar joi la ora 19 se opreşte pentru odihna zilnică de 11 ore.

7. În ziua de joi, începeţi activitatea după o perioadă de repaus.
Programul este următorul:
6,00 – 14,00 încărcare mărfuri fără deplasarea autovehiculului, pauză de masă de 2 ore şi pregătire documente;
14,00 – plecarea în cursă.
În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic/ă reduse. Câte ore mai puteţi conduce după plecare în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 4 h şi 30 minute de conducere; odihna zilnică normală se va efectua de joi ora 18.30 până vineri ora 5.30.
Justificare: În intervalul de 24 h de joi ora 6.00 până vineri ora 6.00 şoferul trebuie să efectueze o odihnă zilnică normală de 11 ore, deci cel mai târziu joi ora 19.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De joi ora 14.00 plecare în cursă până joi ora 19.00 oprirea pentru odihnă, rămân 5 ore de activitate din care doar 4.5 ore pot fi de conducere iar joi la ora 18.30 se opreşte pentru odihna zilnică de 11 ore.

8. Plecaţi în cursă în ziua de joi, după o perioadă de repaus. Programul este următorul:
6,00 – 10,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor;
10,00 – 13,00 încărcare mărfuri
13,00 – 15,00 pauză;
15,00 – plecare în cursă
În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic/ă redusc. Câte ore mai puteţi conduce efectiv după plecare în cursă ? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 4 h de conducere; odihna zilnică normală se va efectua de luni ora 19.00 până marţi ora 6.00
Justificare: În intervalul de 24 h de luni 6.00 până marţi ora 6.00 şoferul trebuie să efectueze o odihnă zilnică normală de 11 ore, deci cel mai târziu luni ora 19.00 trebuie să se oprească pentru odihnă. De luni ora 15.00 plecare în cursă până luni ora 19.00 oprirea pentru odihnă, rămân 4 ore de conducere.

9. Luni vă prezentaţi împreună cu colegul de echipaj la serviciu, după ce amândoi aţi efectuat perioada de odihnă (repaus) săptămânală.
7,00 – 13,00 încărcare mărfuri şi pauză de masă de o oră
13,00 – 14,00 arimare încărcătură şi pregătiri pentru plecare
14,00 – plecare în cursă spre Salzburg
Câte ore mai puteţi conduce în total, dumneavoastră împreună cu colegul de echipaj, până la prima perioadă de odihnă (repaus) şi în ce zi şi la ce oră trebuie să vă opriţi pentru efectuarea odihnei. Justificaţi răspunsul. Nu luaţi în calcul pauzele făcute pe parcurs pentru schimbarea la postul de conducere.

R: 14 h de conducere pentru echipaj; marţi ora 4.00 oprire pentru odihnă
Justificare: La conducerea în echipaj trebuie efectuată o odihnă de minim 9 ore într-un interval de 30 ore, deci rămân 21 h de activitate pentru echipaj. De luni ora 7.00 – începere program, până luni

14.00 – plecare în cursă, echipajul a lucrat 7 ore, deci mai rămân 14 h de conducere pentru echipaj până marţi ora 4.00 când trebuie să se oprească pentru odihnă.

10. Luni vă prezentaţi împreună cu colegul de echipaj la serviciu, după ce amândoi aţi efectuat perioada de odihnă (repaus) săptămânală.
6,00 – 8,00 conducere până la locul de încărcare a mărfurilor
8,00 – 18,00 încărcare mărfuri, pregătire documente, 3 pauze de câte 1 oră
18,00 – plecare în cursă spre Paris
Câte ore mai puteţi conduce în total, dumneavoastră împreună cu colegul de echipaj, până la prima perioadă de odihnă (repaus) şi în ce zi şi la ce oră trebuie să vă opriţi pentru efectuarea odihnei. Justificaţi răspunsul. Nu luaţi în calcul pauzele făcute pe parcurs pentru schimbarea la postul de conducere.

R: 9 h de conducere pentru echipaj; marţi ora 3.00 oprire pentru odihnă
Justificare: La conducerea în echipaj trebuie efectuată o odihnă de minim 9 ore într-un interval de 30 ore, deci rămân 21 h de activitate pentru echipaj. De luni 6.00 – începere program, până luni 18.00 – plecare în cursă, echipajul a lucrat 12 ore, deci mai rămân 9 h de conducere pentru echipaj până marţi ora 3.00 când trebuie să se oprească pentru odihnă.

11. Plecarea spre Hamburg este programată pentru ziua de luni când vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de odihnă (repaus) săptămânal. Programul este următorul:
7,00 – 9,00 deplasarea cu ansamblul de vehicule spre locul de încărcare a mărfurilor;
9.00 – 11.00 încărcarea mărfurilor
11,00 – plecarea spre Hamburg;
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea spre Hamburg în ziua de luni şi la ce oră trebuie să vă opriţi pentru efectuarea unei perioade de odihnă (repaus) având în vedere faptul că nu mai desfăşuraţi pe parcursul zilei alte activităţi ? Justificaţi răspunsul.

R: maxim 8 ore de conducere; luni ora 20.30 oprire pentru odihnă
Justificare: Venind după o perioadă de odihnă săptămânală, şoferul poate reduce odihna la 9 ore şi poate exinde conducerea la 10 ore. Între 7-9 a condus 2 ore deci mai poate conduce maxim 8 ore după plecarea în cursă, la care se adaugă şi două pauze de 45 min la fiecare 4.5 ore de conducere, până luni la ora 20.30 când se opreşte pentru odihna zilnică redusă.

12. Vă prezentaţi la serviciu luni după o perioadă de repaus săptămânal de 45 de ore. Plecaţi în cursă la ora 8,00. La ce oră trebuie să vă opriţi cel mai târziu pentru efectuarea perioadei de repaus (odihnă) zilnic şi în ce interval de timp o veţi efectua ? Justificaţi răspunsul. În afară de conducere nu mai efectuaţi alte activităţi.

R: Cel mai tarziu se poate opri luni ora 19.30 pentru odihnă până marţi ora 6.30
Justificare: După o perioadă de repaus săptămânal şoferul începe o nouă săptămână de lucru în care poate să extindă conducerea zilnică de la 9 h la 10 h de 2 ori. Luni 8.00 plecare în cursă + 10 h conducere efectivă + 1h 30 min (2 pauze de 45 min după fiecare 4.5 h conducere) = 19.30 oprire pentru odihnă zilnică normală de 11 ore până marţi ora 6.30.

13. În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus zilnic reduse şi aţi extins de 2 ori timpul zilnic de conducere la 10 ore. Plecarea este programată pentru ziua de joi când începeţi activitatea la ora 8.15. La ce oră trebuie să vă opriţi cel mai târziu pentru efectuarea perioadei de repaus (odihnă) zilnic şi în ce interval de timp o veţi efectua ? Justificaţi răspunsul. În afară de conducere nu mai efectuaţi alte activităţi.

R: joi ora 18 oprire pentru odihnă zilnică normală de 11 ore până vineri la ora 5.00

Justificare: În ziua curentă şoferul mai poate conduce maxim 9 ore pentru că a extins conducerea la 10 ore de 2 ori în acestă săptămână şi trebuie să facă o odihnă zilnică normală doarece a redus deja odihna de 3 ori.
Plecare joi 8.15 + 9 h conducere efectivă + 45 min pauză după 4.5 h de conducere = joi ora 18 oprire pentru odihnă normală de 11 ore până vineri la ora 5.00.

14. Plecaţi în cursă miercuri la ora 7,00 şi pentru a ajunge la Bucureşti sunt necesare 10 ore de conducere efectivă. La Bucureşti, operaţiunea de descărcare a mărfurilor durează o oră şi 30 de minute, după care începeţi o perioadă de repaus (odihnă) zilnic/ă. Precizaţi intervalul de timp în care efectuaţi perioada de repaus (odihnă) zilnic normală. Justificaţi răspunsul.

R: de miercuri ora 20 până joi ora 7.00 odihnă zilnică normală
Justificare: Miercuri 7.00 plecare în cursă + 10 h conducere efectivă + 1h 30 min (2 pauze de 45 min după fiecare 4.5 h de conducere) + 1 h şi 30 min descărcarea mărfii = Miercuri ora 20 începe o perioadă zilnică de odihnă normală de 11 ore până joi ora 7.00.

15. Plecaţi în cursă la marţi la ora 8 şi 30 de minute şi ajungeţi la Turda după 10 ore de conducere după care participaţi la descărcarea mărfurilor care durează o oră şi apoi începeţi o perioadă de repaus zilnic normală. Precizaţi intervalul de timp în care efectuaţi perioada de repaus zilnic normală. Justificaţi răspunsul.

R: de marţi ora 21 până miercuri ora 8.00 odihnă zilnică normală
Justificare: Marţi 8.30 plecare în cursă + 10 h conducere efectivă + 1h 30 min (2 pauze de 45 min după fiecare 4.5 h de conducere) + 1 h descărcarea mărfii = Marţi 21.00 începe o perioadă zilnică de odihnă normală de 11 ore până miercuri ora 8.00.

16. Calculaţi ora la care puteţi ajunge la Suceava cu respectarea reglementărilor în vigoare privind perioadele de conducere, odihnă şi pauzele conducătorilor auto. Distanţa Bucureşti – Suceava este de 500 km, viteza medie de deplasare este de 50 km/h iar din Bucureşti plecaţi luni la ora 8.00 . Justificaţi răspunsul.

R: Luni 19.30
Justificare: 500 km la viteza de 50 km/h se parcurg în 10 ore de conducere efectivă. Luni 8.00 plecare în cursă + 10 h conducere efectivă + 1h şi 30 minute (2 pauze de 45 minute după fiecare 4.5 ore de conducere) = Luni 19.30 ajunge la destinaţie

17. Calculaţi ora la care puteţi ajunge la Cluj Napoca cu respectarea reglementărilor în vigoare privind perioadele de conducere, odihnă şi pauzele conducătorilor auto. Distanţa Bucureşti - ClujNapoca este de 450 km, viteza medie de deplasare este de 50 km/h iar din Bucureşti plecaţi luni la ora 10.00 . Justificaţi răspunsul.

R: Luni 19.45
Justificare: 450 km la viteza de 50 km/h se parcurg în 9 ore de conducere efectivă. Luni 10.00 plecare în cursă + 9 h conducere efectivă + 45 minute pauză după 4.5 ore de conducere = 19.45

18. Calculaţi ora la care puteţi ajunge la Târgu Mureş cu respectarea reglementărilor în vigoare privind perioadele de conducere, odihnă şi pauzele conducătorilor auto. Distanţa Bucureşti –Târgu Mureş este de 350 km, viteza medie de deplasare este de 50 km/h iar din Bucureşti plecaţi luni la ora 8.00. Justificaţi răspunsul.

R: Luni 15.45

Justificare: 350 km la viteza de 50 km/h se parcurg în 7 ore de conducere efectivă. Luni 8.00 plecare în cursă + 7 h conducere efectivă + 45 minute pauză după 4.5 ore de conducere = 15.45

19. Ajungeţi la Sibiu după 3 ore de conducere de la plecarea din Piteşti, efectuaţi o pauză de 30 de minute şi plecaţi mai departe. După câte ore de conducere trebuie să mai luaţi o pauză şi care este durata acesteia?

R: după 1 oră şi 30 minute de conducere trebuie să facă o pauză de minim 30 minute

20. Ajungeţi la Buzău după 2 ore şi 30 de minute de conducere de la plecarea din Giurgiu, efectuaţi o pauză de 40 de minute şi plecaţi mai departe. După câte ore de conducere trebuie să mai luaţi o pauză şi care este durata acesteia pentru a respecta reglementările legale în vigoare ?

R: după 2 ore de conducere trebuie să facă o pauză de minim 30 minute

21. Înainte de Sibiu, la Veştem, sunteţi oprit la ora 13,00 de inspectorii ISCTR ocazie cu care prezentaţi şi diagramele tahograf. Pe diagrama tahograf din ziua curentă se constată următoarele:
- Plecare din Călăraşi la ora 8,00;
- 8,00 – 13,00 (ora controlului) conducere pe distanţa Călăraşi – Veştem.

Indicaţi dacă există o încălcare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 şi în caz afirmativ care este aceasta şi prin ce măsuri se sancţionează ?

R: Există o abatere: s-a depăşit timpul de conducere continuă cu 30 minute; după 4.5 ore de conducere şoferul trebuia să facă o pauză de minim 45 min. Se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului.

22. Un conducător auto a luat o pauză de 25 de minute. Ce durată trebuie să aibă a doua pauză pe care trebuie să o ia conducătorul auto pe parcursul a 4 ore şi 30 de minute de conducere conform Regulamentului (CE) nr. 561/2006?

R: minim 30 minute

23. De la Praga spre Bucureşti plecaţi joi la ora 7,00. În săptămâna curentă aţi extins de 2 ori timpul de conducere zilnică la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic reduse la 10 ore. Precizaţi ziua şi ora când trebuie să vă opriţi pentru efectuarea primei perioade de repaus zilnic după plecarea din Praga şi indicaţi care va fi durata acesteia. Justificaţi răspunsul. În afară de conducere nu mai desfăşuraţi alte activităţi.

R: joi la ora 16.45 oprire pentru odihnă.
Justificare: în săptămâna curenta şoferul nu mai are dreptul să extindă conducerea la 10 ore şi nici să reducă odihna prin urmare în ziua de joi el mai poate conduce maxim 9 ore la care se adaugă o pauză de min 45 minute după primele 4.5 ore de conducere.

24. Un conducător auto a luat în săptămâna curentă o perioadă de odihnă săptămânală redusă la 30 de ore. Câte ore de odihnă trebuie luate în compensare şi în ce interval de timp ?

R: 15 ore până la sfârşitul următoarelor 3 săptămâni.

25. Într-o săptămâna aţi efectuat o perioadă de repaus (odihnă) săptămânal de 24 de ore. Care este durata minimă a perioadei de repaus săptămânal care trebuie efectuat în săptămâna următoare?

R: minim 45 ore

26. Ce condiţii trebuie respectate pentru ca un conducător auto care a condus 9 ore într-o zi să mai poată conduce încă o oră?

R: să facă o pauză de 45 min şi să mai conducă o oră numai dacă în săptămâna respectivă nu a fost extins deja timpul de conducere zilnic de la 9 la 10 ore de 2 ori.

27. Autovehiculul este echipat cu tahograf digital. Unde trebuie să se afle cardurile tahograf ale conducătorilor auto pe perioada conducerii în echipaj ?
R: cardul şoferului care conduce în cititorul de card pentru şofer (slotul 1) iar cardul colegului în cititorul de card pentru echipaj (slotul 2) .

28. Autotractorul este echipat cu tahograf digital. Imediat după plecarea din Paris spre ţară, constataţi că aparatul tahograf s-a defectat. Cum procedaţi, dumneavoastră şi colegul de echipaj, pentru evidenţa activităţilor desfăşurate în zilele lucrate până ajungeţi la destinaţie?

R: În fiecare zi lucrată până la destinaţie, şoferul are obligaţia să noteze pe spatele hârtiei utilizată de imprimanta tahografului, pe caroiajul special: numele şi prenumele, seria cardului/permisului de conducere, data, semnătura şi toate activităţile desfăşurate până la destinaţie, inclusiv conducerea. La conducerea în echipaj această procedura trebuie urmată la fiecare schimbare la postul de conducere.

29. La plecarea din Berlin către Bucureşti constataţi că aţi pierdut cardul tahograf. Autovehiculul este echipat cu tahograf digital. Ce obligaţii aveţi în acest caz şi ce trebuie să prezentaţi cu ocazia unui control în trafic ?

R: Şoferul are obligaţia să imprime, la începutul şi sfârşitul fiecărei zile de lucru până la destinaţie, câte un raport din memoria tahografului digital pe care să noteze: numele şi prenumele, seria permisului şi semnătura. Aceste rapoarte vor fi prezentate în caz de control.

30. La plecarea din Amsterdam către Bucureşti, constataţi că aţi pierdut cardul tahograf. Autovehiculul este echipat cu tahograf digital. Cât timp mai puteţi conduce fără card tahograf?

R: 15 zile sau mai mult daca este nevoie să ajungă la baza de staţionare.

31. Autovehiculul pe care aţi lucrat în ultimele luni este echipat cu tahograf analog. Câte diagrame tahograf trebuie să prezentaţi cu ocazia unui control în trafic?

R: diagrama pentru ziua curentă şi 28 de diagrame pentru ultimele 28 de zile.

32. Cursa Bucureşti – Deva s-a efectuat cu un autovehicul cu tahograf analog. Din motive tehnice, la Deva schimbaţi autovehiculul cu un altul dotat cu tahograf digital. Ce veţi prezenta cu ocazia unui control în trafic pe ruta Deva – Bucureşti pentru a face dovada activităţilor desfăşurate în ziua curentă?

R: cardul tahograf, diagrama pentru ziua curentă utilizată la primul autovehicul.

33. Autovehiculul este echipat cu tahograf. Care sunt perioadele de timp/activităţile pe care le puteţi selecta cu ajutorul selectorului de activităţi al tahografului atunci când autovehiculul staţionează?

R: "alte activităţi", "disponibilitate", "odihnă"

34. Vă opriţi pentru efectuarea perioadei de repaus (odihnă) zilnic la Budapesta. Perioada de repaus se efectuează în cabina autovehiculului care este echipată cu pat. Ce acţiuni legate de utilizarea aparatului tahograf întreprindeţi la oprirea pentru efectuarea înregistrarea perioadei de repaus zilnic? Autovehiculul are tahograf digital.

R: se selectează manual simbolul (pat) pentru înregistrarea perioadei de odihnă.

35. Pe parcurs, la Buzău, constataţi că aveţi pană, opriţi autovehiculul într-o parcare şi solicitaţi telefonic intervenţia unei echipaj specializat pentru schimbarea roţii. După sosirea autoatelierului petreceţi în aşteptare o oră şi sunteţi pregătit în orice moment pentru plecare. Pe ce poziţie veţi comuta selectorul de activităţi al tahografului analog pentru înregistrarea perioadei de aşteptare pe diagrama tahograf şi cum se numeşte perioada de aşteptare de o oră?

R: se comută pe poziţia , iar perioada se numeşte "disponibilitate".

36. La graniţa dintre Romania şi Ucraina staţi în aşteptare 2 ore şi trebuie să fiţi pregătit în orice moment pentru plecare. Pe ce poziţie veţi comuta selectorul de activităţi al tahografului analog pentru înregistrarea perioadei de aşteptare pe diagrama tahograf şi cum se numeşte perioada de aşteptare de 2 ore ?

R: se comută pe poziţia , iar perioada se numeşte "disponibilitate".

37. Pe ce poziţie veţi comuta selectorul de activităţi al tahografului pe durata efectuării formalităţilor de trecere a frontierei dintre România şi Ucraina?

R: "alte activităţi"

38. Cu ocazia preluării autovehiculului verificaţi dacă aparatul tahograf are verificarea tehnică în termen de valabilitate. Unde verificaţi acest lucru la bordul autovehiculului şi ce informaţie trebuie să găsiţi.

R: Pe eticheta montată pe tahograf sau lângă tahograf; se găsesc: data la care s-a efectuat verificarea tahografului şi dimensiunile anvelopelor roţilor motoare.

39. Cu ocazia preluării autovehiculului citiţi pe eticheta de verificare periodică a aparatului tahograf data de 01-06-2016. Ce reprezintă această dată ?

R: data la care s-a efectuat verificarea tahografului.

40. După ce luaţi în primire ansamblul de vehicule, verificaţi data până la care este valabilă verificarea tahografului. Pe eticheta montată cu ocazia ultimei verificări a tahografului citiţi următoarea informaţie: „Dimensiunea anvelopelor 305/70 - R22,5". Pentru care dintre anvelopele autovehiculului este valabilă această informaţie?

R: Anvelopele punţii motoare

41. Angajatorul vă comunică următorul program pentru ziua curentă:
8,00 – 11, 00: efectuarea unui transport comercial cu o autoutilitară care are masa totală maximă autorizată de 2,1 tone şi deci nu intră sub incidenţa prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006;
11,00 – preluaţi un autocamion de 12 tone, echipat cu tahograf digital şi plecaţi de la Bucureşti către Baia Mare.
Precizaţi dacă perioada cuprinsă între orele 8,00 şi 11,00 trebuie înregistrată pe cardul tahograf. În caz afirmativ, indicaţi ce tip de activitate trebuie înregistrată şi cum efectuaţi înregistrarea având în vedere că autoutilitara nu este dotată cu aparat tahograf.

R: Da, se înregistrează ca "alte activităţi" cu funcţia tahografului digital de introducere manuală a datelor. Se înregistrează la ora 11.00 pe tahograful digital al camionului de 12 t.

42. În săptămâna curentă aţi condus 54 de ore. Câte ore puteţi conduce în săptămâna următoare?
R: maxim 36 ore (90-54)

43. Cu ocazia unui control în trafic efectuat de inspectorii ISCTR sunt analizate datele înregistrate pe cardul tahograf pentru două săptămâni consecutive, constatându-se următoarele:
- în prima săptămână: durată de conducere săptămânală = 40 de ore şi timp total de lucru săptămânal = 44 de ore
- în a doua săptămână: săptămâna 02.06.2014 – 08.06.2014: durată de conducere săptămânală = 58 de ore şi timp total de lucru săptămânal = 65 de ore
Câte abateri de la reglementările în vigoare s-au constatat ? Precizaţi care sunt acestea prin raportare la prevederile reglementare.

R: S-au constatat 3 abateri: a depaşit timpul de conducere săptămânal în a doua săptămână (58 ore în loc de maxim 56), a depăşit timpul de lucru săptămânal în a doua săptămână (65 ore în loc de maxim 60) şi a depăşit timpul de conducere în două săptămâni consecutive (40+58 = 98 ore în loc de maxim 90).

44. Cu ocazia unui control în trafic efectuat de inspectorii ISCTR sunt analizate datele înregistrate pe cardul tahograf pentru două săptămâni consecutive, constatându-se următoarele:
- în prima săptămână: durată de conducere săptămânală = 57 de ore
- în a doua săptămână: durată de conducere săptămânală = 59 de ore
Câte abateri de la reglementările în vigoare s-au constatat ? Precizaţi care sunt acestea prin raportare la prevederile reglementare.

R: S-au constatat 3 abateri: în prima săptămână a depăşit timpul de conducere săptămânal (57 ore în loc de maxim 56), în a doua săptămână a depăşit timpul de conducere săptămânal (59 ore în loc de maxim 56) şi a depăşit timpul de conducere în două săptămâni consecutive (57+59 = 116 ore în loc de maxim 90)

45. În timpul unei curse sunteţi oprit pentru control şi cu această ocazie sunt analizate datele înregistrate pe cardul tahograf pentru două săptămâni consecutive, constatându-se următoarele:
- în prima săptămână: durată de conducere săptămânală = 59 de ore şi timp total de lucru săptămânal = 65 de ore;
- în a doua săptămână: durată de conducere săptămânală = 57 de ore.
Câte abateri de la reglementările în vigoare s-au constatat ? Precizaţi care sunt acestea prin raportare la prevederile legale.

R: S-au constatat 4 abateri. În prima săptămână a depăşit timpul de conducere săptămânal (a condus 59 ore, avea dreptul să conducă maxim 56); tot în prima săptămână a depăşit timpul total de lucru săptămânal (65 ore în loc de maxim 60). În a doua săptămână a depaşit timpul de conducere săptămânal (57 în loc de maxim 56) şi a depăşit durata de conducere pe două săptămâni consecutive (59+57 = 116 ore în loc de maxim 90).

46. Preluaţi un autovehicul echipat cu tahograf analog. Ce oră trebuie să vă asiguraţi că este setată la un aparat tahograf analog?

R: ora ţării în care este înmatriculat autovehiculul, ora României în cazul de faţă.

47. Ce oră este setată la un tahograf digital şi prin urmare apare pe rapoartele de activitate printate din memoria tahografului ? Precizaţi dacă aceasta se modifică prin trecerea la ora de vară/iarnă.

R: ora UTC (timpul universal coordonat). Nu se modifică prin trecerea la ora de vară/ora de iarnă.

48. Cum procedaţi din punct de vedere al utilizării diagramelor tahograf în cazul în care la Focşani trebuie să schimbaţi autovehiculul din motive tehnice, ambele fiind dotate cu tahograf analog ?

R: Se foloseşte aceeaşi diagramă notând în prealabil pe verso: ora schimbării autovehiculului, numărul de înmatriculare şi kilometrajul celui de-al doilea autovehicul.

49. Cu ocazia unui control în trafic este analizată diagrama din ziua precedentă şi inspectorul de trafic constată următoarele:
- nu este înscrisă localitatea de destinaţie (Satu Mare);
- nu sunt completaţi kilometri indicaţi de tahograf la sosirea la Satu Mare;
- conducătorul auto nu a înscris ora de plecare din Buzău şi ora de sosire la Satu Mare.

Câte abateri care se sancţionează cu amendă contravenţională s-au constatat şi câte dintre ele atrag şi imobilizarea autovehiculului până la îndeplinirea condiţiilor legale pentru reluarea transportului? Motivaţi răspunsul.

R: 2 abateri, primele două: nu a scris localitatea de sosire şi kilometrajul la sosire; pentru niciuna dintre ele nu se imobilizează autovehiculul.

50. Ce informaţii trebuie să menţioneze conducătorul auto la introducerea diagramei în aparatul tahograf ?

R: Numele şi prenmele, localitatea de plecare, data plecării, numărul de înmatriculare al autovehiculului şi kilometrajul la plecare.

51. Ce informaţii trebuie să menţioneze conducătorul auto la scoaterea diagramei din tahograf cu ocazia înlocuirii acesteia?

R: Localitatea de sosire, data sosirii, kilometrajul la sosire şi kilometrii parcurşi.

52. În ce situaţii conducătorul auto trebuie să consemneze date/informaţii pe partea verso a digramei tahograf?

R: la defectarea tahografului în timpul cursei, la schimbarea autovehiculului în cursul aceleiaşi zile de lucru, atunci când şoferul desfăşoară alte activităţi departe de vehicul şi când, pentru a asigura securitatea vehiculului, a mărfii sau a pasegerilor, trebuie să se abată de la reglementările privind perioadele de conducere/odihnă.

53. Cursa Bucureşti – Tulcea s-a efectuat cu un autovehicul cu tahograf analog. La Tulcea, preluaţi un alt autovehicul cu tahograf analog şi plecaţi la Constanţa. Cu ocazia unui control între Tulcea şi Constanţa este analizată diagrama din ziua curentă şi se constată următoarele:
a) conducătorul auto nu a completat ora introducerii diagramei tahograf în primul autovehicul condus în acea zi;
b) nu este completată ora schimbării autovehiculului;
c) nu este completat numărul de înmatriculare al noului autovehicul.

Câte abateri de la reglementările în vigoare s-au constatat ? Precizaţi care sunt aceste abateri.

R: 2 bateri, ultimele două: nu s-au completat ora schimbării vehiculului şi numărul de înmatriculare al celui de-al doilea vehicul.

54. Cu ocazia controlului prezentaţi şi diagramele tahograf. Pe diagrama tahograf din ziua precedentă se constată următoarele:
a) nu este înscrisă localitatea de plecare la începutul zilei de lucru;
b) nu sunt completaţi kilometri indicaţi de tahograf la începutul zilei de lucru;
c) nu sunt completaţi kilometri indicaţi de tahograf la terminarea zilei de lucru;
d) nu este completată denumirea întreprinderii (operatorului de transport).
Câte abateri s-au constatat din analiza diagramei tahograf, cum se sancţionează acestea şi câte dintre ele atrag şi imobilizarea autovehiculului până la îndeplinirea condiţiilor legale pentru reluarea transportului? Motivaţi răspunsul.

R: S-au constatat 3 abateri (primele 3): nu s-au completat localitatea de plecare şi kilometrajul la plecare şi la sosire. Pentru niciuna dintre abateri nu se imobilizează vehiculul.

55. Efectuaţi un transport internaţional de marfă pe ruta Bucureşti – Paris cu un ansamblu de vehicule compus din autotractor şi semiremorcă înmatriculate în România. În Franţa sunteţi oprit pentru control, ocazie cu se constată următoarele:
- ora indicată de aparatul tahograf analog: 13,00 ora României; ora controlului:12,00 (ora Franţei);
- pe diagrama din ziua curentă nu sunt completaţi kilometri la plecare;
- pe diagrama din ziua curentă nu este completată localitate de plecare.
Indicaţi ce abateri de la reglementările privind utilizarea aparatelor de înregistrare (tahograf) au fost constatate.

R: Ultimele 2 sunt abateri: nu s-au completat localitatea şi kilometri la plecare; ora este setată corect întrucât la tahograful analogic se setează ora ţării în care este înmatriculat vehiculul.

56. Cum procedaţi din punct de vedere al utilizării diagramelor tahograf în cazul în care pe parcurs se defectează aparatul tahograf?

R: În cazul defectării tahografului analog în timpul cursei şoferul are obligaţia să scrie pe spatele diagramei: numele şi prenumele, ora constatării defecţiunii, seria permisului de conducere şi semnătura iar pe caroiajul special trebuie să noteze toate activităţile desfăşurate până la destinaţie, inclusiv conducerea.

57. În timpul unei curse vă opriţi pentru a lua o perioadă de odihnă. A doua zi constataţi că pe cardul tahograf şi în memoria tahografului, perioada de odihnă a fost înregistrată ca o perioadă în care aţi desfăşurat alte activităţi de muncă, mai puţin conducerea autovehiculului. Din ce cauză consideraţi că a apărut această eroare?

R: la oprire tahograful comută automat pe "alte activităţi" iar şoferul a uitat sa selecteze manual odihna (simbolul "pat")

58. Pe o diagramă tahograf înregistrarea de distanţă parcursă prezintă o întrerupere de 2 ore şi capetele înregistrării de distanţă nu se aliniază şi nu au continuitate. Autovehiculul este condus de un singur conducător auto. Indicaţi 2 cauze probabile ale acestui lucru.

R: Diagrama a fost scoasă din aparat pe parcursul celor 2 ore, diagrama nu a fost aşezată corect în lăcaşul său, capacul/sertarul tahografului nu a fost închis corect, tahograful nu a înregistrat în acel interval.

59. La examinarea înregistrărilor de viteză de pe o diagramă tahograf se constată că sunt multe vârfuri ascuţite în sus şi în jos foarte apropriate între ele. Ce indică acest lucru?

R: O conducere neeconomică, cu accelerări şi frânări dese.

60. Cu ocazia unui control în trafic, pe drumul de întoarcere către ţară, sunteţi oprit într-o parcare pentru control, ocazie cu care vedeţi că inspectorul de control reţine cardul tahograf al unui conducător auto oprit înaintea dumneavoastră. Indicaţi 2 fapte care pot atrage reţinerea cardului tahograf ?

R: Cardul este fals, cardul a fost declarat pierdut sau furat, cardul aparţine altei persoane.

61. Conduceţi un autovehicul echipat cu tahograf digital. Cu ce ocazii introduce conducătorul auto locaţia utilizând funcţia tahografului digital de introducere manuală a datelor.

R: La începutul şi sfârşitul zilei de lucru.

62. La Deva lăsaţi autotractorul cu semiremorca la descărcat, iar dumneavoastră vă deplasaţi la sediul întreprinderii unde efectuaţi formalităţile legate de finalizarea cursei, instructajul de protecţia muncii şi apoi mergeţi acasă pentru odihnă. Cum şi cu ce înregistraţi aceste perioade de timp pe cartela tahografică?

R: Se înregistrează perioadele în care s-au desfăşurat alte activităţi şi odihna la începutul următoarei zile de lucru cu funcţia tahografului digital de introducere manuală a datelor.

63. Pe un raport de activitate printat din memoria tahografului digital apare următoarea combinaţie de pictograme: . Care este semnificaţia acesteia ?

R: Conducere fără card

64. Pe un raport de activitate printat din memoria tahografului digital apare următoarea combinaţie de pictograme: . Care este semnificaţia acesteia ?

R: Card introdus în mers

65. La un tahograf digital este pictograma pentru:

R: Introduceţi sau confirmaţi locaţia sfârşitului perioadei de lucru

66. În săptămâna curentă aţi condus luni şi marţi câte 10 ore şi aţi redus de 3 ori perioada de repaus (odihnă) zilnic la 9 ore. Plecarea are loc joi la ora 8 după o perioadă de repaus (odihnă) şi procedaţi astfel:
8 – 13 conducere; 13 – 16 repaus (odihnă) de 3 ore; 16 – 20.30 conducere; joi 20.30 – vineri 5.30 repaus de 9 ore. Ce abateri de la reglementările privind perioadele de conducere, de odihnă şi pauzele conducătorilor auto aţi săvârşit ?

R: 2 abateri: a depăşit timpul de conducere continuă de la 8 la 13 (sunt 5 ore de conducere şi nu avea dreptul să conducă decât 4.5 ore după care trebuia efectuată o pauză la conducere de cel puţin 45 min) şi a depăşit timpul de conducere zilnică (sunt 9 ore şi 30 min de conducere şi nu avea dreptul decât la 9 h întrucât a extins conducerea zilnică la 10 h de 2 ori în această săptămână).

67. Pe parcurs sunteţi oprit la ora 14.00 de inspectorii ISCTR ocazie cu care prezentaţi şi diagramele tahograf. Pe diagrama tahograf din ziua curentă se constată următoarele:
- plecare din Braşov la ora 8,00; conducere de 3 ore; pauză de 30 de minute;
- conducere 1 oră şi 30 de minute; pauză de 15 minute;
- conducere 45 de minute până la ora 14, ora controlului.

Indicaţi dacă există o încălcare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 şi în caz afirmativ care este aceasta şi prin ce măsuri se sancţionează ?

R: Există o abatere: cea de-a doua pauză luată la 4.5 ore de conducere este de 15 min şi trebuia să aibă o durată minimă de 30 minute. Se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului.

68. Pe parcurs sunteţi oprit la ora 12.00 de inspectorii ISCTR ocazie cu care prezentaţi şi diagramele tahograf. Pe diagrama tahograf din ziua curentă se constată următoarele:
- Plecare din Slatina la ora 7,00;
- Conducere 2 ore şi 30 de minute, până la ora 9.30
- Pauză 15 minute, până la ora 9.45
- Conducere 2 ore şi 15 minute, până la ora 12.00, ora controlului.

Indicaţi dacă există o încălcare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 şi în caz afirmativ care este aceasta şi prin ce măsuri se sancţionează ?

R: S-a depăşit timpul de conducere cu 15 minute; după ora 9.45 şoferul mai avea dreptul să conducă maxim 2 ore şi trebuia să facă o pauză de minim 30 min. Se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului.

69. În aceiaşi zi de lucru schimbaţi autovehiculul. Ambele autovehicule au tahograf analog. Cu ocazia unui control este analizată diagrama din ziua curentă şi se constată următoarele:
a) conducătorul auto nu a completat ora introducerii diagramei tahograf în primul autovehicul condus în acea zi;
b) nu este completată localitatea de plecare la începutul zilei de lucru;
c) nu este completată ora schimbării autovehiculului;
d) nu este completat numărul de înmatriculare al noului autovehicul.

Câte abateri de la reglementările în vigoare s-au constatat ? Precizaţi care sunt aceste abateri.

R: 3 abateri (ultimele trei): nu s-a completat localitatea de plecare, ora schimbării vehiculului şi numărul de înmatriculare al celui de-al doilea vehicul. Nu se completează ora introducerii diagramei în tahograf, aceasta se înregistrează automat.

70. La Zalău efectuaţi o perioadă de repaus (odihnă) ocazie cu care staţi de vorbă cu alţi conducători auto. Unul dintre aceştia susţine că ştie o metodă de falsificare a datelor înregistrate pe diagrama tahograf. Nu sunteţi de acord cu aceste practici şi îi precizaţi riscul la care se expune. Cum se sancţionează falsificarea datelor înregistrate pe diagrama tahograf ?

R: Falsificarea datelor înregistrate de tahograf se sancţionează penal.

71. Plecarea în cursă este programată pentru ziua de luni, când vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de odihnă (repaus) săptămânal. Programul este următorul:
7,00 - 8,00 conducere până la locul de încărcare a mărfurilor
8,00 - 12,00 încărcarea mărfurilor şi pauză de 1 oră
12,00- plecarea în cursă.

Câte ore mai puteţi conduce după plecare în ziua de luni şi la ce oră trebuie să vă opriţi pentru efectuarea unei perioade de repaus (odihnă) zilnic, având în vedere că nu mai desfăşuraţi pe parcursul zilei alte activităţi? Justificaţi răspunsul.

R: maxim 9 h conducere; oprire pentru odihnă luni la ora 21,45
Justificare: venind după o perioadă de odihnă săptămânală, în ziua de luni șoferul poate extinde conducerea la 10 ore și poate reduce odihna la 9 ore. Pentru că a condus 1 oră dimineața, după plecarea în cursă mai poate conduce maxim 9 ore la care se adaugă o pauză de 45 min după primele 4,5 ore de conducere.

72. Plecarea are loc în ziua de luni când vă prezentați la serviciu după 5 zile de concediu de odihnă. Programul este următorul:
6,00 – 9,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor
9,00 – 13,00 încărcare mărfuri
13,00 – 14,00 pauză
14,00 – plecare în cursă
Câte ore mai puteți conduce după plecarea în cursă? Precizați perioada de timp în care veți efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificați răspunsul.

R: mai poate conduce 6 h și 15 min; odihna zilnică redusă de luni ora 21 până marți ora 6
Justificare: Venind după concediu, în intervalul de 24 h de luni ora 6 până marți ora 6, șoferul trebuie să ia o odihnă zilnică redusă de minim 9 ore, deci cel târziu luni ora 21 se oprește pentru odihnă. De luni ora 14 – plecare în cursă până luni ora 21 – oprire pentru odihnă sunt 7 ore din care doar 6h15min pot fi de conducere pentru că 45 min trebuie să facă pauză după primele 4,5 h de conducere.

73. Luni vă prezentați împreună cu colegul de echipaj la serviciu, după ce amândoi ați efectuat o perioadă de odihnă (repaus) săptămânal. Programul este următorul:
5,00 – 7,00 conducere până la Vatra Dornei, localitatea de încărcare a mărfurilor
7,00 – 13,00 încărcare mărfuri, arimare, pregătire documente
13,00 – 18,00 pauză și așteptare documente de la firmă
18,00 – plecarea în cursă.
Câte ore mai puteți conduce în total, dumneavoastră **împreună cu colegul de echipaj**, până la prima perioadă de odihnă (repaus) și în ce zi și la ce oră trebuie să vă optiți pentru efectuarea odihnei? Justificați răspunsul. Nu luați în calcul pauzele făcute pe parcurs pentru schimbarea la postul de conducere.

R: echipajul mai poate conduce maxim 8 ore; oprire pentru odihnă marți ora 2,00
Justificare: la conducerea în echipaj trebuie efectuată o odihnă de 9 ore într-un interval de 30 de ore, deci mai rămân 21 ore de activitate pentru echipaj. De luni ora 5 începere program, până luni ora 18, plecare în cursă, echipajul a muncit 13 ore din cele 21 disponibile, deci mai rămân 8 de conducere până marți la ora 2 când trebuie să înceapă odihna de 9 ore.

74. Plecați din Suceava în ziua de joi, după o perioadă de odihnă zilnică, zi în care programul este următorul:
5,00 – 7,00 conducere până la vatra Dornei, localitatea de încărcare a mărfurilor
7,00 - 13,00 încărcare mărfuri și pauză de 1 oră înainte de plecare
13,00 – plecarea în cursă către Milano.
Câte ore mai puteți conduce în ziua de joi având în vedere faptul că în ziua curentă ați efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnică reduse la 9 ore. Justificați răspunsul.

R: 4h 30 minute conducere
Justificare: În intervalul de 24 ore până vineri ora 5,00, șoferul este obligat să efectueze o odihnă zilnică normal de 11 ore, deci cel târziu joi ora 18 trebuie să se oprească pentru odihnă. De joi ora 13, plecarea în cursă până joi ora 18, începere odihnă, rămân 5 ore disponibile dar numai 4,5 ore pot fi de conducere.

Capitolul

4. REGLEMENTĂRI SPECIFICE TRANSPORTULUI DE MARFĂ

4.1 EFECTUAREA TRANSPORTULUI

Pentru a efectua transport rutier de mărfuri cu vehicule având MTMA mai mare de 3.5 t, conducătorul auto trebuie să fie titular al unui certificat de competenţă profesională CPI sau CPC. CPI poate fi obţinut de conducătorii auto care au dobândit permis de conducere categoria C după data de 09.09.2009 iar CPC poate fi obţinut de conducătorii auto care au dobândit permisul de conducere cat C înainte de 09.09.2009 şi de deţinătorii de CPI.

Acordul ADR stabileşte reglementări privind transportul rutier de mărfuri periculoase. Pentru a efectua transport de mărfuri periculoase conducătorul auto trebuie să deţină, pe lângă CPI/CPC după caz, şi un certificat de competenţă profesională ADR colete (dacă transportă mărfuri periculoase în colete). Pentru a efectua transport de mărfuri periculoase în cisternă (motorină, benzină) conducătorul auto trebuie să deţină suplimentar certificat de pregătire profesională pentru transportul mărfurilor periculoase ADR cisterne.

Acordul ATP stabileşte regulile privind transportul de mărfuri perisabile. Pentru a efectua transport de mărfuri perisabile şoferul trebuie să deţină un certificat de competenţă profesională,CPC / CPI. **Vehiculele destinate transportului rutier de animale** vii trebuie să fie amenajate special în acest scop iar conducătorul auto trebuie să urmeze un curs de pregătire specifică.

Condiţii de angajare pentru conducătorii auto: să deţină permis corespunzător (de ex. vehiculele articulate cu masa maximă autorizată mai mare de 7,5 t se conduc cu permis categoria CE), să deţină certificat de competenţă profesională corespunzător, să fie apt medical şi apt psihologic. Toţi conducătorii auto, trebuie să refacă fişa medicală şi testul psihologic în fiecare an.

Transportul contra cost se efectuează de un operator de transport, pe bază de contract, cu încasarea unui tarif. Licenţa comunitară este documentul care dă dreptul operatorului de transport să efectueze transport contra cost pe teritoriul UE, este un document unic şi trebuie să se păstreze la sediul firmei. Pentru fiecare dintre autovehiculele utilizate la transportul contra cost se eliberează o copie conformă a licenţei comunitare. **Copia conformă a licenţei comunitare** este un document original, personalizat cu numărul de înmatriculare al autovehiculului respectiv şi trebuie să se găsească la bordul vehiculului pe perioada transportului.

Ex: un operator de transport care efectuează transport contra cost cu 100 de camioane (deţinute în proprietate, închiriate sau în leasing) va avea o (1) licenţă comunitară (care se păstrează la sediul firmei) şi 100 de copii conforme ale licenţei comunitare pentru fiecare dintre cele 100 de autovehicule utilizate, care trebuie să se gasesca la bordul autovehiculelor.

Transportul în cont propriu se efectuează de o întreprindere care **nu** are ca obiect principal de activitate transporturile rutiere, fără încasarea unui tarif. Certificatul de transport în cont propriu este un document unic, care dă dreptul întreprinderii să efectueze transport în cont propriu pe teritoriul UE şi se păstrează la sediul firmei. Pentru fiecare dintre autovehiculele utilizate la transportul în cont propriu, se eliberează o copie conformă a certificatului de transport în cont propriu. **Copia conformă a certificatului de transport în cont propriu** este un document original, personalizat cu numărul de înmatriculare al autovehiculului respectiv şi trebuie să se găsească la bordul vehiculului pe perioada transportului.

Ex: o întreprindere care are ca obiect de activitate comerţul en-gros cu materiale de construcţii, cumpără sau închiriază (fără şofer)10 camioane pentru a transporta mărfurile proprii între magazinele şi depozitele proprii. Aceasta va avea un certificat de transport în cont propriu (care se pastrează la sediul firmei) şi 10 copii conforme ale certificatului de transport în cont propriu pentru fiecare dintre cele 10 de autovehicule utilizate, care trebuie să se găsescă la bordul vehiculelor.

Atât în timpul transportului contra cost, cât şi cel în cont propriu, la bordul autovehiculului trebuie să se găsească 5 documente:

- 2 documente ale conducătorului auto
- 2 documente ale autovehiculului
- 1 document pentru marfă: documentul de transport

Documentele care trebuie să se afle la bordul autovehiculului (trafic naţional şi internaţional)

	Transport contra cost (pe bază de contract)	**Transport în cont propriu** (fără încasarea unui tarif)
ŞOFER	1. Legitimaţie de serviciu 2. Certificat de competenţă profesională	1. Legitimaţia de serviciu 2. Certificat de competenţă profesională
VEHICUL	3. Copia conformă a licenţei comunitare (în original) 4. Contract de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul	3. Copia conformă a certificatului de transport în cont propriu (în original) 4. Contract de închiriere sau leasing în original sau în copie conformă cu originalul
MARFĂ	5. Documentul de transport: Scrisoarea CMR atât la transportul naţional cât şi internaţional	5. Documentul de transport: - aviz de însoţire a mărfurilor (transport naţional) - scrisoare CMR (transport internaţional)

Obs : Transportul rutier internaţional de mărfuri poate fi executat cu capul tractor înmatriculat în România iar semiremorca în străinătate.

Conducerea unui autovehicul pentru care nu se deţine copie conformă a licenţei comunitare / copie conformă a certificatului de transport în cont propriu se sancţionează cu amendă şi cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi a plăcuţelor cu numărul de înmatriculare.

Scrisoarea de transport CMR (prevăzută de convenţia CMR)

Prin convenţia CMR s-a stabilit că transportatorul este răspunzător pentru asigurarea securităţii mărfurilor, pierderea totală sau parţială sau pentru avarierea mărfii, produse între momentul primirii mărfii şi cel al livrării acesteia, cât şi pentru întârzierea la livrare.

Conform convenţiei CMR, la primirea mărfii transportatorul (conducătorul auto) este obligat să verifice:

- exactitatea menţiunilor din scrisoarea de transport
- numărul de colete, marcajul şi numerele lor
- starea mărfii şi a ambalajului ei

Scrisoarea CMR constituie proba contractului de transport, atât în trafic naţional cât şi în trafic internaţional şi se aplică tuturor mărfurilor (inclusiv mărfurilor perisabile şi periculoase).

Scrisoarea CMR conţine, între altele, numele şi adresa expeditorului şi destinatarului, data şi locul întocmirii sale şi se întocmeşte în 3 exemplare, astfel:

- un exemplar rămâne la expeditor
- un exemplar însoţeşte marfa
- un exemplar rămâne la transportator

În cazul transporturilor combinate, multimodale, documentul de transport conţine de asemenea numele şi adresa expeditorului şi a destinatarului.

Conducătorul auto răspunde de respectarea regulilor privind încărcarea, repartizarea pe osii, asigurarea şi fixarea mărfurilor transportate (operaţiune numită arimare).

Carnetul T.I.R.

Carnetul TIR se foloseşte la transportul internaţional de mărfuri atunci când transportul se face în afara ţărilor UE, permiţând reducerea şi simplificarea formalităţilor vamale. Mărfurile transportate sub regim T.I.R. nu vor fi supuse controlului vamal la birourile vamale de trecere; totuşi, dacă organele vamale consideră că este necesar, pot controla mărfurile transportate .

Dacă pe parcurs se întâmplă ca sigiliul vamal să fie rupt sau ca mărfurile să fie distruse sau deteriorate, transportatorul (conducătorul auto) se va adresa imediat autorităţilor vamale, dacă acestea se găsesc în apropiere, sau, în lipsa acestora, altor autorităţi competente ale ţării în care se găseşte.

Carnetul TIR va putea fi prezentat birourilor vamale de destinaţie doar dacă toate birourile vamale de plecare au acceptat carnetul TIR, poate fi folosit pentru o singură călătorie şi este valabil până la ultima zi de valabilitate stabilită de asociaţia garantă.

Operatorii de transport care efectuează operaţiuni de transport rutier contra cost au următoarele obligaţii:

a) să se asigure că persoanele angajate în funcţii care concură la siguranţa rutieră sunt titulare ale unui certificat/atestat profesional valabil;

b) să utilizeze numai vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naţionale de siguranţă rutieră şi de protecţia mediului înconjurător, cu inspecţia tehnică periodică valabilă;

c) să monteze, numai prin agenţi economici autorizaţi, aparate tahograf şi limitatoare de viteză la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;

d) să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au limitatorul de viteză/tahograful defect;

e) să nu permită intervenţia persoanelor neautorizate asupra tahografelor / limitatoarelor de viteză;

f) să planifice transporturile şi să întocmească programul de executare a acestora, astfel încât conducătorul auto să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă şi de repaus.

4.2 ÎNCĂRCAREA ŞI ARIMAREA MĂRFURILOR

Arimarea este responsabilitatea conducătorului auto şi trebuie făcută în conformitate cu " Recomandările europene privind cele mai bune practici în domeniul fixării încărcăturii". Abaterile de la regulile privind arimarea şi supraîncărcarea vehiculelor se sancţionează cu amendă contravenţională şi imobilizarea vehiculului (până la descărcarea surplusului de marfă, dacă este cazul, rearanjarea acesteia pe axe şi rearimarea).

La repartizarea şi arimarea încărcăturii şoferul trebuie să urmărească:

- centrul de greutate să fie cât mai jos, aproape de sol
- centrul de greutate să fie cât mai aproape de centrul vehiculului
- să nu se depăşească masele maxime admise (totală şi pe axe)
- să nu se subîncarce axele
- încărcătura să nu împiedice conducerea vehiculului în siguranţă
- elementele de fixare a mărfii să fie adaptate pentru marfa respectivă
- elementele de fixare a mărfii trebuie să îndeplinească corect funcţiile pentru care au fost construite
- arimarea să nu permită căderea mărfurilor din vehicul sau alunecarea încărcăturii în viraje.

Obs. Masele maxime autorizate ale vehiculelor sunt înscrise pe plăcuţele montate de producător pe autotractor şi remorcă.

Gradul de încărcare şi modul de distribuire a încărcaturii autovehiculului influenţează în mod direct şi determinant:

- poziţia centrului de greutate a autovehiculului (un centru de greutate înalt poate provoca răsturnarea vehiculului)
- ţinuta de drum şi comportamentul în viraje al autovehiculului (un autovehicul supraîncărcat îşi pierde maniabilitatea şi stabilitatea, apărând riscul de derapaj)
- distanţa de frânare necesară opririi autovehiculului în condiţii de siguranţă (cu cât masa este mai mare cu atât distanţa de frânare este mai mare)
- consumul de combustibil
- inerţia autovehiculului.

Supraîncărcarea vehiculului are următoarele riscuri pentru siguranţa circulaţiei: creşterea distanţei de frânare, pierderea stabilităţii şi a maniabilităţii vehiculului, se modifică ţinuta de drum şi comportamentul acestuia în viraje existând riscul răsturnării.

Elementele de fixare a încărcăturii (chingile)

Chingile trebuie să fie adaptate pentru fixarea mărfii respective, să nu prezinte noduri sau elemente deteriorate, să fie conforme cu standardele, să îndeplinească corect funcţiile pentru care au fost construite şi să nu permită alunecarea mărfurilor în viraje.
Sistemul de fixare a încărcăturii trebuie să reziste la forţa corespunzătoare unei:

- decelerări de 0,8 x g (accelerație gravitaţională) spre faţă;
- decelerări de 0,5 x g (accelerație gravitaţională) spre spate;
- accelerări de 0,5 x g (accelerație gravitaţională) spre ambii pereţi laterali.

Obs. O încărcătura cu masa de 1 kg are o greutate de aproximativ 1 daN.

Inscripţiile aflate pe eticheta unei chingi reprezintă:

- « STF » - forţa de tensionare standardizată
- « SHF » - forţa manuală standardizată.

Chingile de ancorare sunt în general din fibre sintetice. Acestea pot fi construite dintr-una sau din două bucăţi. De cele mai multe ori, acestea au un sistem cu clichet pentru a tensiona sistemul de ancorare, fie prin tragerea fie prin apăsarea mânerului clichetului. Clichetul trebuie să rămână întotdeauna blocat pe durata transportului. Numărul de chingi utilizate depinde de masa încărcăturii, forţa de tensionare standardizată a chingilor, de coeficientul de frecare dinamic dintre platforma de încărcare şi încărcătură şi de unghiul de pretensionare a chingilor.

Pentru evitarea folosirii unui număr mare de chingi se pot lua următoarele măsuri:

- utilizarea covoarelor antiderapante
- calarea/blocarea încărcăturii
- utilizarea de metode combinate de arimare.

Materialele cu frecare ridicată pot fi folosite pentru a mări frecarea dintre planşeul platformei şi încărcătură şi între straturile încărcăturii, după caz. Există diferite tipuri de materiale cu frecare ridicată, de exemplu învelişuri, covoare, covoraşe de cauciuc şi foi de hârtie (foi antiderapante) acoperite cu materiale de frecare. Acestea pot fi folosite împreună cu alte metode de ancorare. Echipamentele de mărire a frecării pot fi nefixate, fixate pe platformă sau integrate în încărcătură ori fixate pe unitatea de încărcare.

Metode de asigurare şi fixare a încărcăturii

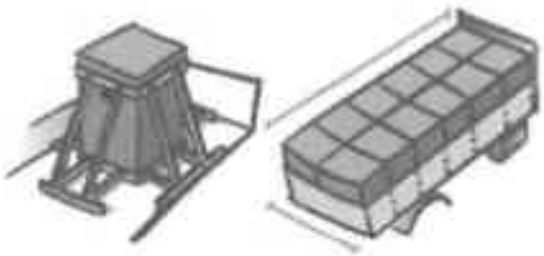
Principiul de bază al asigurării încărcăturii este că trebuie evitate deplasările încărcăturii faţă de platforma de încărcare pe direcţia longitudinală şi transversală la accelerarea / frânarea vehiculului. Pentru a se evita aceste deplasări, metodele de fixare de bază pot fi folosite separat sau în combinaţie:

- zăvorâre
- blocare
- ancorare directă (arimarea directă elastică);
- ancorare prin partea superioară (arimare prin frecare).

Zăvorârea este cea mai bună metodă de asigurare a încărcăturii. Vehiculul şi încărcătura au o formă specifică, proiectată să asigure compatibilitatea şi să împiedice deplasarea relativă. Un exemplu cunoscut este dispozitivul de prindere *twist lock* pentru containerele ISO. Containerul în sine este considerat o încărcătură care urmează să fie asigurată pe remorca containerului. Pentru a se evita deplasările containerului pe remorcă, se recomandă utilizarea a patru astfel de dispozitive de prindere. Un alt exemplu este utilizarea lăzilor de oţel pentru buteliile de gaz aflate sub presiune. Picioarele lăzilor sunt concepute pentru a fi compatibile cu găurile de pe platforma de încărcare a unui vehicul proiectat să le transporte. Pentru blocarea piciorului în aceste găuri se foloseşte un cârlig specific.

Blocarea locală

Dacă unitatea de încărcare care urmează să fie asigurată este suficient de rigidă, se poate folosi blocarea locală. Alunecarea este împiedicată prin crearea unor mecanisme de sprijin rigide pe direcţie spre înainte, spre înapoi şi transversală. Unităţile de încărcare sunt fixate pe un perete rigid, gard sau prăjini ori pe o altă unitate de încărcare.



Ancorarea directă elastică poate fi folosită pentru a împiedica deplasările (alunecare şi înclinare) într-o singură direcţie, adeseori pe direcţie înspre înainte sau înspre înapoi. Un singur sistem de ancorare începe dintr-un punct de ancorare de pe o parte a vehiculului, trece pe lângă partea frontală (posterioară) a încărcăturii şi este fixat pe un punct de încărcare de pe cealaltă parte a vehiculului sau de pe partea opusă a punctului de ancorare. Pentru o arimare eficientă, unghiul dintre chinga şi platformă trebuie să fie sub 45°.

Ancorarea prin partea superioară, denumită şi **ancorarea prin frecare** şi ancorarea prin tragere, este folosită pentru a mări forţele de frecare dintre partea inferioară a unităţilor de încărcare şi platforma de încărcare. Unghiul dintre sistemul de ancorare în zonele superioare şi platforma de încărcare trebuie să fie cât mai mare, eficienţa maximă fiind la un unghi de pretensionare a chingilor de 90°.

Şoferul are obligaţia să verifice arimarea încărcăturii pe durata calatoriei la intervale regulate, de câte ori are posibilitatea să oprească într-o zona sigură. Prima verificare trebuie facută de preferinţă după câţiva km de condus (unde se poate opri în siguranţă) şi în mod obligatoriu se verifică arimarea după o frânare bruscă sau după o alta situaţie anormală .

Există posibilităţi legate de **stilul de conducere** prin care un conducator auto poate menţine forţele care se aplică asupra încărcăturii la un nivel scăzut pentru a creşte siguranţa:

- adaptarea vitezei în funcţie de trafic, de starea drumului, de condiţiile meteo,
- evitarea schimbărilor bruşte de direcţie, manevrarea lină a volanului,
- frânarea treptată şi controlată, accelerări moderate,
- anticipare
- abordarea virajelor cu viteză redusă, frânare treptată, controlată, etc.

Dimensiuni maxime admise în circulaţie

Lungime				
Vehicul articulat	16.50 m			
Tren rutier	18.75 m			
Lăţime				
Vehicule cu excepţia celor izoterme	2.55 m			
Vehicul frigorific cu caroseria izotermă	2.60 m			
Înălţime 4 m toate vehiculele				
Masă totală maximă autorizată (tone)				
Vehicul	Categoria de drum			
	Reabilitat	European	Modernizat	Pietruit
Remorcă 2 axe	18	17	17	16
Remorcă 3 axe	24	22	22	20
Tren rutier	40	40	40	38
Vehicul articulat	40	40	40	38
Tren rutier cu 4 axe compus dintr-un autovehicul cu 2 axe şi remorcă cu 2 axe	36	36	36	34
Autovehicul cu 2 axe	18	17	16	16
Axa simplă nemotoare	10	10	8	7.5
Axa simplă motoare	11.5	10	9	8

4.3 STUDII DE CAZ

1. La ieşirea din Piteşti sunteţi oprit de către inspectorii I.S.C.T.R. care efectuează control în trafic. Cu această ocazie aceştia constată 2 nerespectări ale reglementărilor:
- arimarea necorespunzătoare a mărfii;
- depăşirea masei totale maxime autorizate a autocamionului.
Indicaţi prin ce măsuri se sancţionează abaterile constatate şi în ce condiţii puteţi continua deplasarea spre Satu Mare.
R: Se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului. Se poate relua deplasarea după descărcarea surplusului de marfă, rearanjarea mărfii pe axe şi arimarea corespunzătoare a mărfii.

2. Circulaţi pe DN 2 între Urziceni şi Buzău, drum pentru care masele maxime admise sunt următoarele: axa simplă nemotoare = 10 tone; axă simplă motoare = 11,5 tone; axă triplă semiremorcă = 24 tone, masă totală maximă ansamblu de vehicule = 40 tone. Sunteţi oprit pentru control de către inspectorii ISCTR şi la cântărire rezultă următoarele mase: pe axa faţă a autotractorului = 8 tone; pe axa spate a autotractorului = 13 tone; pe axa triplă a semiremorcii = 26 tone.
Câte depăşiri ale maselor maxime admise s-au înregistrat şi care sunt acestea ? Cum se sancţionează abaterile constatate şi în ce condiţii se poate relua deplasarea ?
R: S-au înregistrat 3 depăşiri ale maselor maxime admise: pe axa motoare (13 t în loc de 11.5), pe axa triplă a semiremorcii (26 t în loc de 24t) şi în total (47 t în loc de 40t). Se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului. Se poate relua deplasarea după descărcarea surplusului de marfă, rearanjarea mărfii pe axe şi rearimarea mărfii.

3. După cursa de Kiev, luaţi în primire un autocamion şi sunteţi desemnat să efectuaţi transporturi între Sibiu şi Mediaş. Cu ocazia unui control în trafic se constată că discurile de frână de la roţile punţii faţă prezintă uzură excesivă şi fisuri, ceea ce reprezintă o defecţiune tehnică periculoasă conform încadrării din reglementările în vigoare. Indicaţi prin ce măsuri se sancţionează cele constatate.
R: Amendă contravenţională, anularea ITP şi suspendarea dreptului de utilizare a autovehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi reţinerea plăcuţelor cu numerele de înmatriculare, (imobilizarea vehiculului).

4. După revenirea din cursa de Chişinău, luaţi în primire un autocamion şi sunteţi desemnat să efectuaţi transporturi între Craiova şi Slatina. Cu ocazia unui control în trafic se constată că anvelopele axei spate a autocamionului prezintă uzură neuniformă pronunţată a benzii de rulare, ceea ce reprezintă o defecţiune tehnică majoră conform încadrării din reglementările în vigoare. Indicaţi prin ce măsuri se sancţionează utilizarea unui vehicul cu defecţiuni tehnice majore la efectuarea transportului.
R: Amendă contravenţională, anularea ITP şi suspendarea dreptului de utilizare a autovehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi reţinerea plăcuţelor cu numerele de înmatriculare, (imobilizarea vehiculului).

5. Cu ocazia unui control în trafic desfăşurat de către inspectorii ISCTR se constată că efectuaţi transportul cu un autovehicul pentru care nu se deţine copie conformă a licenţei comunitare. Indicaţi măsurile prin care se sancţionează această abatere.
R: Amendă contravenţională şi suspendarea dreptului de utilizare a autovehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi reţinerea plăcuţelor cu numărul de înmatriculare.

6. Cu ocazia unui control în trafic desfăşurat de către inspectorii ISCTR se constată că aţi plecat în cursă cu tahograful / limitatorul de viteză defect. Indicaţi măsurile prin care se sancţionează această abatere.
R: Amendă contravenţională, suspendarea dreptului de utilizare a autovehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi reţinerea plăcuţelor cu numerul de înmatriculare, anularea ITP.

7. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost în trafic internaţional. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi un transport de marfă pe ruta Bucureşti – Milano – Bucureşti. Deplasarea se efectuează cu un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa utilizate de operatorul de transport în baza unui contract de leasing.
Enumeraţi 5 documente pe care trebuie să vă asiguraţi că le aveţi la bordul autovehiculului pe parcursul transportului Bucureşti - Milano, exceptând actul de identitate, permisul de conducere, diagramele tahograf/cardul tahograf certificatele de înmatriculare, rovinieta şi asigurarea RCA.
R: Legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto, certificatul de competenţă profesională, copia conformă a licenţei comunitare, contractul de leasing în original sau în copie conformă cu originalul, scrisoarea CMR.

8. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la o întreprindere care efectuează transport de mărfuri în cont propriu în traffic naţional. Autocamionul este utilizat în baza unui contract de leasing. Precizaţi 5 documente pe care trebuie să vă asiguraţi că le aveţi la bordul autovehiculului, exceptând actul de identitate, diagramele tahograf/cardul tahograf, permisul de conducere, certificatele de înmatriculare, rovinieta şi asigurarea RCA.
R: Legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto, certificatul de competenţă profesională, copia conformă a certificatului de transport în cont propriu, contractul de leasing în original sau în copie conformă cu originalul, documentul de transport: avizul de însoţire a mărfurilor.

9. În calitate de conducător auto angajat la un operator de transport conduceţi un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa şi sunteţi desemnat să efectuaţi un transport de mărfuri contra cost între Bucuresti şi Kiev. Indicaţi care este documentul de transport pentru transportul efectuat între Bucureşti – Kiev, cine şi în câte exemplare îl întocmeşte, precum şi cui sunt destinate acestea.
R: Scrisoarea CMR; se întocmeşte în 3 exemplare de către expeditor; un exemplar pentru expeditor, unul pentru transportator şi unul pentru destinatar.

10. Care este documentul de transport pentru transportul contra cost de mărfuri pe ruta Arad – Bucureşti şi ce semnificaţie are acesta ?
R: Scrisoarea CMR; reprezintă proba contractului de transport.

11. Ce trebuie să verificaţi în calitate de conducător auto conform Convenţiei C.M.R. la primirea mărfii pe care urmează să o transportaţi la destinatarul din Constanţa.
R: Se verifică menţiunile din scrisoarea CMR referitoare la: numărul de colete, marcajul acestora, starea mărfii şi starea ambalajului.

12. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la o întreprindere şi efectuaţi un transport de mărfuri în cont propriu naţional. Indicaţi care este documentul de transport pentru transportul pe care îl efectuaţi şi unde trebuie să se afle acesta pe durata transportului.
R: Documentul de transport este avizul de însoţire a mărfurilor şi trebuie să se găsească la bordul vehiculului.

13. Enumeraţi 2 documente ale conducătorului auto care trebuie să se afle la bordul vehiculului pe durata efectuării transportului, exceptând actul de identitate, permisul de conducere, precum şi cele referitoare la utilizarea aparatului tahograf.
R: Legitimaţia de serviciu valabilă şi certificatul de competenţă profesională.

14. Efectuaţi un transport de motorină cu o autocisternă de 12.000 de litri. Precizaţi care sunt certificatele de pregătire profesională pe care trebuie să le deţină conducătorul auto.
R: Certificat ADR pentru colete şi specializarea cisterne şi certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto.

15. La Arad sunteţi oprit cu ocazia unui control în trafic efectuat de către inspectorii din cadrul I.S.C.T.R. Ce document prezentaţi pentru a face dovada faptului că sunteţi angajat la operatorul de transport SC ROTRANSMIXT SRL din Bucureşti ?
R: Legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto.

16. La încărcarea mărfurilor aţi procedat la arimarea şi securizarea încărcăturii. De asemenea aţi fost instruit că pe parcursul cursei trebuie să verificaţi arimarea încărcăturii. Precizaţi în ce momente ale cursei trebuie să faceţi aceste verificări.
R: Verificarea arimării se face periodic pe parcursul cursei, ori de câte ori există posibilitatea opririi în condiţii de siguranţă. Prima verificare se face la câţiva kilometri după plecare şi în mod obligatoriu se verifică arimarea după o frânare bruscă sau altă situaţie anormală de trafic.

17. În calitate de conducător auto participaţi la încărcarea mărfurilor. Indicaţi 3 cerinţe privind poziţia centrului de greutate al încărcăturii pe care trebuie să le aveţi în vedere la repartizarea mărfurilor.
R: Centrul de greutate trebuie să fie cât mai jos în raport cu solul, să fie cât mai aproape de axa longitudinală a vehiculului, să se respecte masele maxime autorizate, totală şi pe axe, să nu se subîncarce sau supraîncarce vreo axă.

18. Prin maniera de conducere pe parcurs aveţi în vedere şi ca forţele dinamice suportate de încărcătură în timpul mersului să fie cât mai mici. Indicaţi 3 posibilităţi legate de stilul de conducere prin care un conducător auto poate menţine forţele care se aplică asupra încărcăturii la un nivel scăzut.
R: Circulaţia cu viteză adaptată la condiţiile de drum, menţinerea unei viteze moderată, constantă, evitarea frânărilor bruşte, accelerări moderate, evitarea schimbărilor bruşte de direcţie, manevrarea lină a volanului.

19. Enumeraţi 3 cerinţe/verificări pe care trebuie să le aveţi în vedere la repartizarea şi arimarea încărcăturii.
R: Centrul de greutate al încărcăturii trebuie să fie cât mai jos în raport cu solul şi cât mai aproape de centrul vehiculului, să se respecte masa maximă autorizată totală şi pe axe, încărcătura nu trebuie să împiedice conducerea vehiculului în siguranţă, să se asigure că elementele de fixare a mărfurilor nu prezintă noduri sau elemente deteriorate, sunt adaptate pentru fixarea mărfii respective, indeplinesc corect funcţiile pentru care au fost construite şi sunt conforme cu standardele .

20. În calitate de conducător auto participaţi la încărcarea mărfurilor. Precizaţi 3 caracteristici masice constructive (date privind masele indicate de producător) ale vehiculului, pe care trebuie să le aveţi în vederea la amplasarea/repartizarea încărcăturii pe platforma vehiculului de transport mărfuri.
R: Masa totală maximă autorizată a autotractorului şi a semiremorcii, masa maximă admisă pe axa faţă, masa maximă admisă pe axa spate, masa remorcabilă cu dispozitiv de frânare, masa remorcabilă fără dispozitiv de frânare.

21. La încărcarea mărfurilor trebuie să aveţi în vedere să nu depăşiţi masele maxime autorizate ale vehiculelor ce compun ansamblul de vehicule. Unde anume pe vehicul găsiţi informaţiile privind masele maxime autorizate ?
R: Pe plăcuţele montate de constructor pe autotractor şi semiremorcă.

22. În calitate de conducător auto efectuaţi arimarea încărcăturii. Indicaţi minim 3 condiţii/cerinţe pe care trebuie să vă asiguraţi că sunt îndeplinite de către elementele de fixare a mărfii pe care urmează să le utilizaţi pentru arimarea acesteia.
R: Elementele de fixare a mărfii trebuie să fie conforme cu standardele, să nu prezinte noduri sau elemente deteriorate, să fie adaptate pentru fixarea mărfii respective, să îndeplinească corect funcţiile pentru care au fost construite.

23. Pentru arimarea mărfii utilizaţi chingi din poliester. Indicaţi minim 5 condiţii/cerinţe pe care trebuie să vă asiguraţi efectuând verificările necesare, că sunt îndeplinite de către chingi înainte de utilizare.
R: Chingile trebuie: să fie adaptate pentru fixarea mărfii respective, să nu prezinte noduri sau elemente deteriorate, să fie conforme cu standardele, să îndeplinească corect funcţiile pentru care au fost construite, să nu permită alunecarea mărfurilor la frânare, să reziste la forţa corespunzătoare unei decelerări de 0.8 x g spre faţă, 0.5 x g spre spate şi accelerări 0.5 x g spre ambii pereţi laterali.

STUDIU DE CAZ CPI MARFĂ
(EXEMPLU)

STUDIU DE CAZ NR. 1

Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost în trafic internaţional. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi un transport de marfă pe ruta Bucureşti – Paris. Deplasarea se efectuează cu un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa utilizate de operatorul de transport în baza unui contract de leasing.

1. Enumeraţi 5 documente pe care trebuie să vă asiguraţi că le aveţi la bordul autovehiculului pe parcursul transportului Bucureşti - Paris, **exceptând** actul de identitate, permisul de conducere, certificatele de înmatriculare, rovinieta şi asigurarea RCA.

2. Plecaţi în cursă în ziua de joi, după o perioadă de repaus (odihnă) zilnic redus de 10 ore şi 30 minute. Programul este următorul:

6,00-10,00 deplasare la locul de încărcare a mărfurilor

10,00-13,00 încărcare mărfuri

13,00-15,00 pauză

15,00 – plecare în cursă.

În săptămâna curentă aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnică reduse.

Câte ore mai puteţi conduce efectiv după plecarea în cursă? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. **Justificaţi răspunsul.**

3. Pe un raport de activitate printat din memoria tahografului digital apare următoare combinaţie de pictograme . Care este semnificaţia acesteia?

4. După două ore de conducere de la plecarea în cursă aţi luat o pauză de 30 de minute. După câte ore de conducere mai trebuie să luaţi încă o pauză şi care este durata minimă a acesteia?

STUDIU DE CAZ NR. 2

În calitate de conducător auto angajat la un operator de transport sunteţi desemnat să efectuaţi un transport contra cost de mărfuri pe ruta Focşani – Bălţi (Republica Moldova) cu un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa .

5. Plecarea în cursă este programată pentru ziua de luni când vă prezentaţi la serviciu după o perioadă de repaus (odihnă) săptămânal.

Programul pentru ziua de luni este următorul: 7,00-8,00 deplasare cu ansamblul de vehicule spre locul de încărcare a mărfurilor; 8,00-11,00 încărcarea mărfurilor; 11,00 – plecarea în cursă.

Câte ore mai puteţi conduce după plecare în ziua de luni şi la ce oră trebuie să vă opriţi pentru efectuarea unei perioade de repaus (odihnă) zilnic având în vedere că după plecare nu mai desfăşuraţi alte activităţi în afară de conducere? Justificaţi răspunsul.

6. În calitate de conducător auto participaţi la încărcarea mărfurilor. Precizaţi 3 caracteristici masice constructive (date privind masele indicate de producător) ale vehiculului, pe care trebuie să le aveţi în vedere la amplasarea/repartizarea încărcăturii pe platforma vehiculului de transport.

7. Într-o zi se impune ca după 9 ore de conducere să mai conduceţi încă 30 de minute. Precizaţi ce condiţii trebuie respectate pentru a mai putea conduce încă 30 de minute.

8. La plecarea din Bălţi constataţi că vi s-a furat cardul tahograf. Puteţi conduce fără card? În caz afirmativ, vă rugăm să precizaţi cât timp mai puteţi conduce fără card.

STUDIU DE CAZ NR. 3

Sunteţi angajat la un operator de transport rutier şi în calitatea dvs. de conducător auto efectuaţi transport rutier contra cost de mărfuri în trafic internaţional cu un autotractor cu semiremorcă şa.

9. Aveţi de efectuat o deplasare de mare distanţă, pe o autostradă cu pante lungi, într-o zi caniculară. Indicaţi 2 consecinţe ale acestor condiţii atmosferice asupra pneurilor şi ce risc implică consecinţele pe care le menţionaţi.

10. Conduceţi într-o zonă montană cu multe rampe şi circulaţie îngreunată care impune dese opriri şi porniri în rampă. Autotractorul este echipat cu sistem de ajutor la pornirea în rampă (Hill Holder). Indicaţi rolul acestui sistem şi două avantaje aduse de utilizarea acestuia.

11. Autotractorul pe care îl conduceţi este echipat cu sistem de reglaj adapriv al vitezei (adaprive cruise control-ACC) care mai este denumit şi autopilot adaptiv. Indicaţi 2 avantaje ale acestui sistem.

STUDIU DE CAZ NR. 4

12. La cursul de pregătire profesională precum şi prin instructajul efectuat de managerul de transport aţi fost învăţat că în calitate de conducător auto principala dvs responsabilitate o constituie siguranţa dvs şi a celorlalţi participanţi la trafic. Indicaţi trei cazuri/situaţii/acţiuni ale conducătorului auto care pot conduce la creşterea pericolului de răsturnare în curbe.

13. Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi să vă puteţi opri în condiţii de siguranţă. Indicaţi cinci factori de care depinde distanţa de frânare.

14. În Germania aveţi porţiuni de drum cu pante lungi. Ce sistem al autovehiculului utilizaţi pentru evitarea suprasolicitării frânei de serviciu? Enumeraţi 3 avantaje ale utilizării acestui sistem.

STUDIU DE CAZ NR. 5

15. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier şi conduceţi un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă şa. Înainte de plecarea în cursă cuplaţi autotractorul cu semiremorca. Indicaţi trei verificări pe care trebuie să le efectuaţi după cuplarea autotractorului cu semiremorca şa.

16. Aţi fost instruit să aveţi o atitudine în trafic care să evite producerea de evenimente rutiere. Indicaţi trei elemente legate de atitudine/comportament în ceea ce priveşte interacţiunea cu ceilalţi participanţi la trafic care contribuie la reducerea numărului de accidente.

17. Conduceţi un ansamblu de vehicule format din autotractor şi semiremorcă cisternă pentru transport lichide. Managerul de transport v-a instruit că în cazul cisternelor pentru transport lichide trebuie să fiţi precaut şi să aveţi permanent în vederestabilitatea ansamblului de vehicule. Precizaţi din ce motiv, cisternele încărcate cu lichide prezintă un risc mai mare de răsturnare în viraje, precum şi ce trebuie făcut din punct de vedere al conducerii pentru a contracara acest risc.

STUDIU DE CAZ NR. 6

Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport contra cost de mărfuri în trafic internaţional.

18. În cadrul pregătirilor pentru plecarea în cursă verificaţi echipamentul minimal de siguranţă al autovehiculului. Ce conţine acesta? Enumeraţi cinci elemente.

19. Cunoaşteţi că stresul poate afecta starea fizică şi psihică a conducătorului auto. Indicaţi trei posibilităţi/soluţii care ţin de planificarea activităţii şi de comportamentul la volan, care pot diminua stresul conducătorului auto, exceptând interdicţia de a consuma alcool, medicamente contraindicate sau substanţe care pot afecta comportamentul (droguri).

20. Cunoaşteţi faptul că oboseala reprezintă una din principalele cauze ale accidentelor rutiere. Indicaţi patru efecte ale oboselii asupra organismului uman care pot conduce la producerea unor evenimente rutiere.

Capitolul

5. REGLEMENTĂRI SPECIFICE TRANSPORTULUI DE PERSOANE

5.1 EFECTUAREA TRANSPORTULUI

Pentru a efectua transport rutier de persoane cu vehicule având mai mult de 8+1 locuri pe scaune, conducătorul auto trebuie să fie titular al unui certificat de competenţă profesională CPI sau CPC. CPI poate fi obţinut de conducătorii auto care au dobândit permis de conducere categoria D după data de 09.09.2008 iar CPC poate fi obţinut de conducătorii auto care au dobândit permisul de conducere cat D înainte de 09.09.2008 şi de deţinătorii de CPI.

Transportul contra cost se efectuează de un operator de transport cu încasarea unui tarif. Licenţa comunitară este documentul care dă dreptul operatorului de transport să efectueze transport contra cost pe teritoriul UE, este un document unic şi trebuie să se păstreze la sediul firmei. Pentru fiecare dintre autovehiculele utilizate la transportul contra cost se eliberează o copie conformă a licenţei comunitare.
Copia conformă a licenţei comunitare este un document original, personalizat cu numărul de înmatriculare al autovehiculului respectiv şi trebuie să se găsească la bordul vehiculului pe perioada transportului.

Ex: un operator de transport care efectuează transport contra cost cu 100 de autocare (deţinute în proprietate, închiriate sau în leasing) va avea o (1) licenţă comunitară (care se păstrează la sediul firmei) şi 100 de copii conforme ale licenţei comunitare pentru fiecare dintre cele 100 de autovehicule utilizate, care trebuie să se găsesca la bordul vehiculelor.

Transportul în cont propriu se efectuează de o întreprindere care **nu** are ca obiect principal de activitate transporturile rutiere, fără încasarea unui tarif. Certificatul de transport în cont propriu este un document unic, care dă dreptul întreprinderii să efectueze transport în cont propriu pe teritoriul UE şi se păstrează la sediul firmei. Pentru fiecare dintre autovehiculele utilizate la transportul în cont propriu, se eliberează o copie conformă a certificatului de transport în cont propriu.
Copia conformă a certificatului de transport în cont propriu este un document original, personalizat cu numărul de înmatriculare al autovehiculului respectiv şi trebuie să se găsească la bordul vehiculului pe perioada transportului.

Ex: o întreprindere care are ca obiect de activitate contrucţii nave (şantier naval), cumpără sau închiriază fără şofer 10 autocare pentru a-şi transporta angajaţii proprii de la serviciu acasă şi invers. Aceasta va avea un (1) certificat de transport în cont propriu (care se pastrează la sediul

firmei) şi 10 copii conforme ale certificatului de transport în cont propriu pentru fiecare dintre cele 10 de autovehicule utilizate, care trebuie să se găsescă la bordul vehiculelor.

Transportul contra cost de persoane se efectuează prin 3 tipuri de servicii:

- regulate,
- regulate speciale
- ocazionale

Transportul contra cost de persoane prin servicii regulate asigură transportul de persoane la intervale şi pe trasee stabilite dinainte, persoanele fiind îmbarcate şi debarcate la puncte de oprire prestabilite numite staţii (autogări). Persoanele călătoresc în baza legitimaţiilor de călătorie care sunt biletele, abonamentele şi legitimaţiile speciale. Acest tip de transport se efectuează în baza unei licenţe de traseu şi a unui grafic de circulaţie, pe trasee stabilite prin programe de transport de către autoritatea competentă (A.R.R.)
Programul de transport este un program întocmit de ARR, prin care se stabilesc traseele, graficele de circulaţie, numărul autovehiculelor necesare, precum şi capacitatea de transport minimă în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate. Capacitatea de transport a autovehiculului este dată de numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii.

Ex. A.R.R. a stabilit (prin programul de transport) că transportul persoanelor între localităţile Iaşi şi Bucureşti trebuie să se facă în regim de 4 curse/zi, 7 zile/săptămână, cu staţii în Sfântu Gheorghe şi Braşov. Operatorul de transport care efectuează acest traseu prestează un serviciu de transport regulat. Orice persoană fizică ce plăteşte un bilet se poate urca într-un astfel de autobuz, în oricare dintre staţii.

Transportul contra cost de persoane prin servicii regulate speciale asigură transportul unor categorii precizate de persoane cu excluderea altor persoane. Persoanele transportate nu plătesc bilet, transportul se efectuează în baza unei licenţe de traseu şi a unui grafic de circulaţie întocmite de operatorul de transport împreună cu beneficiarul transportului şi aprobate de ARR. Pot fi transportaţi prin astfel de servicii angajaţii, între domiciliu şi locul de muncă, elevii şi studenţii spre şi dinspre instituţiile de învăţământ, militarii şi familiile acestora transportaţi între domiciliu şi unitatea militară.

Ex. Şantierul naval din Constanţa doreşte să asigure transportul la/de la serviciu a angajaţilor săi care locuiesc în Ovidiu. În acest scop, încheie un contract cu un operator de transport să efectueze transportul pe ruta Ovidiu-Constanţa şi retur, zilnic la orele 6.30 şi 15.30, cu staţii în Ovidiu, Piaţa Tomis 3 şi Port. Numai angajaţii şantierului naval pot fi preluaţi la transport, aceştia nu plătesc legitimaţii de călătorie iar staţiile utilizate nu pot fi staţiile publice.

Noţiuni specifice transportului contra cost regulat şi regulat special

Cursa este parcursul dus-întors realizat de un autobuz între capetele de traseu.
Capătul de traseu este staţia de plecare sau staţia de destinaţie a unui traseu, utilizată pentru urcarea/coborârea persoanelor transportate prin servicii regulate de transport contra cost.
Traseul este un parcurs care asigură legătura dintre capătul de traseu de plecare şi capătul de traseu de destinaţie, pe care se efectuează servicii regulate sau servicii regulate speciale. În funcţie de amplasarea capetelor de traseu şi de parcursul dintre acestea, traseele pot fi judeţene, interjudeţene şi internaţionale.
Licenţa de traseu este documentul pe baza căruia operatorul de transport rutier efectuează transport rutier naţional contra cost de persoane prin servicii regulate sau servicii regulate speciale, pe un anumit traseu.

Graficul de circulaţie este documentul care conţine denumirea traseului, capetele de traseu, autogările, staţiile publice aflate pe traseu, distanţele dintre acestea, orele de plecare/sosire din capetele de traseu şi din staţiile publice/autogările aflate pe traseu, zilele în care se efectuează serviciul de transport.
Autogara este spaţiul special delimitat, amenajat şi dotat pentru a permite plecarea şi sosirea autobuzelor, inclusiv a celor aflate în tranzit, asigurând urcarea sau coborârea persoanelor, precum şi condiţii şi servicii pentru autobuze şi pentru persoanele aflate în aşteptare.
Staţia publică este spaţiul delimitat, situat pe traseul unui serviciu regulat de transport de persoane, amenajat de către administraţia publică locală, destinat îmbarcării/debarcării persoanelor, semnalizat şi prevăzut cu un panou destinat afişării unor informaţii.

Transportul contra cost de persoane prin servicii ocazionale se efectuează pe bază de contract iar caracteristica principală este faptul că se transportă grupuri de persoane dinainte constituite la iniţiativa clienţilor sau chiar a operatorului de transport (excursii).
Grupul de persoane dinainte constituit este grupul de persoane pentru care o persoană juridică sau o persoană fizică este responsabilă cu încheierea contractului şi plata serviciului ocazional, înainte de plecarea în cursă. Pe tot parcursul transportului componenţa grupului trebuie să rămână aceeaşi.

Ex. Ionescu Ionel, cu domiciliul în Bacău, organizează petrecerea de nuntă la Bucureşti; încheie un contract de transport cu un operator de transport să transporte invitaţii la nuntă de la Bacău la Bucureşti şi retur. Prin contract se stabileşte data efectuării transportului şi tabelul nominal al persoanelor ce vor fi transportate. Nicio altă persoană, în afara celor nominalizate prin contract, nu poate fi preluată la transport, componenţa grupului nu se poate schimba pe durata transportului iar traseul precum şi locurile de îmbarcare/debarcare a pasagerilor se stabilesc cu anticipaţie prin contract.

Documente care trebuie să se afle la bord
Atât în timpul transportului contra cost, cât şi la cel în cont propriu, la bordul autocarului trebuie să se găsească 5 documente:

- 2 documente ale conducătorului auto
- 2 documente ale autovehiculului
- 1 document pentru persoanele transportate: documentul de transport

Documentul de transport este un document care se află la bordul autocarului pe toată durata derulării transportului, având înscrise date privind întreprinderea care efectuează transportul, expeditorul, beneficiarul transportului, persoanele transportate.

Documentele care trebuie să se afle la bordul autovehiculului (trafic naţional şi internaţional)

	Transport contra cost (pe bază de contract)	**Transport în cont propriu** (fără încasarea unui tarif)
ŞOFER	1. Legitimaţie de serviciu 2. Certificat de competenţă profesională	1. Legitimaţia de serviciu 2. Certificat de competenţă profesională
VEHICUL	3. Copia conformă a licenţei comunitare (în original) 4. Contract de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul	3. Copia conformă a certificatului d transport în cont propriu (în original) 4. Contract de închiriere sau leasing î original sau în copie conformă cu originalu
PERSOANE	5. Documentul de transport *(vezi tabelul cu documente de transport)*	5. Documentul de transport *(vezi tabelul c documente de transport)*

Documentul de transport pentru transportul rutier de persoane

Transportul de persoane contra cost	Transport naţional	Transport în trafic internaţional	
		În UE	În afara UE
Servicii regulate	Licenţa de traseu (însoţită de graficul de circulaţie)	Autorizaţia de transport internaţional (însoţită de graficul de circulaţie)	Autorizaţie de transport internaţional (însoţită de graficul de circulaţie)
Servicii regulate speciale	Licenţa de traseu (însoţită de graficul de circulaţie). Suplimentar se adaugă contractul încheiat cu beneficiarul transportului precum şi documentele din care să rezulte apartenenţa pasagerilor la serviciu.	Contractul încheiat între organizatorul serviciului şi operatorul de transport	Autorizaţia de transport internaţional
Servicii ocazionale	Documentul de control pentru transportul naţional ocazional de persoane	Documentul de control pentru transportul internaţional ocazional de persoane	Documentul de control prevazut de Acordul INTERBUS
			Autorizaţia pentru serviciul ocazional neliberalizat
			Documentul de control pentru statele nesemnatare ale Acordului INTERBUS
Transportul rutier de persoane în cont propriu	**Transport naţional**	**Transport în trafic internaţional**	
		În UE	**În afara UE**
	Tabelul cu numele şi prenumele persoanelor transportate semnat şi ştampilat de întreprindere	Tabelul cu numele şi prenumele persoanelor transportate semnat şi ştampilat de întreprindere.	Tabelul cu numele şi prenumele persoanelor transportate semnat şi ştampilat de întreprindere.

Clasificarea autocarelor şi autobuzelor

Autocarele utilizate pentru transporturi turistice în trafic intern şi internaţional sunt clasificate pe stele. Autocarele clasificate pe stele pot fi utilizate şi pentru transporturi publice de persoane în trafic internaţional

Există 4 trepte de clasificare - *; **; ***; **** (**** - clasa de confort maxim)

Autocarele / autobuzele destinate transportului public de persoane sunt clasificate pe categorii (categoria I – confort maxim):

- categoria III : autocare / autobuze de scurtă distanţă – maximum 1.000 km pe sens;
- categoria II: autocare / autobuze de medie distanţă – maximum 1.500 km pe sens;
- categoria I : autocare / autobuze de lungă distanţă – fără limite de distanţă (confort maxim).

Însemnele privind clasificarea autocarului se expun la loc vizibil în exterior dreapta.

Perioada de valabilitate a certificatului de clasificare este de 1 an, iar prelungirea acestuia se face cu 30 zile înainte de data expirării.

În cazul în care autobuzul rămâne imobilizat pe traseu (din pricina unor defecţiuni tehnice) operatorul de transport trebuie să asigure preluarea pasagerilor în termen de 3 ore în judeţ, 5 ore în afara judeţului şi 16 ore în trafic internaţional.

Conducerea unui autovehicul pentru care nu se deţine copie conformă a licenţei comunitare / copie conformă a certificatului de transport în cont propriu/ document de transport se sancţionează cu amendă şi cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reţinerea certificatului de înmatriculare şi a plăcuţelor cu numărul de înmatriculare.
Conducerea unui autovehicul care transportă mai multe persoane decât numărul de locuri prevăzute în certificatul de înmatriculare/clasificare, după caz, se sancţionează cu amendă şi imobilizarea vehiculului.

Obligaţiile conducătorului auto în timpul transportului contra cost prin servicii regulate

1. să emită bilete/legitimaţii de călătorie corespunzătoare distanţei parcurse;
2. să permită urcarea în autovehicul numai a persoanelor posesoare de bilete/legitimaţii de călătorie sau a celor care beneficiază de facilităţi la transportul rutier;
3. să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare sau în certificatul de clasificare;
4. să oprească în toate staţiile prevăzute în graficul de circulaţie aferent licenţei de traseu, fără a opri, pentru urcarea sau coborârea persoanelor, în alte locuri decât cele prevăzute în graphic;
5 să informeze persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranţă;
6. să asigure urcarea şi coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului. Bagajele se manipulează numai de către conducătorul auto;
7. să utilizeze pe timpul executării transportului rutier placa de traseu cu nominalizarea operatorului de transport rutier, a traseului şi a tipului de transport ;
8. să asigure afişarea în interiorul vehiculului a tarifului de transport pe bază de legitimaţie de călătorie, conform distanţelor corespunzătoare staţiilor prevăzute în graficul de circulaţie;
9. să asigure existenţa la bordul vehiculului a documentelor, respectiv
   - legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto,
   - certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto,
   - copia conformă a licenţei comunitare,
   - contractul de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul
   - documentul de transport : licenţa de traseu însoţită de graficul de circulaţie
   - actul prin care se dovedeşte dreptul de muncă în România (în cazul şoferilor cetăţeni ai statelor nemembre UE).

Obligaţiile conducătorului auto în timpul transportului prin servicii regulate speciale

1. să nu oprească pentru urcarea/coborârea altor persoane decât a celor care aparţin categoriei pentru care este licenţiat serviciul respective;
2. să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare sau în certificatul de clasificare;
3. să informeze persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranţă pe timpul deplasării vehiculelor;
4. să asigure urcarea şi coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului. Bagajele se manipulează numai de către conducătorul auto;
5. să utilizeze pe timpul executării transportului rutier placa de traseu cu nominalizarea operatorului de transport rutier, a traseului şi a tipului de transport;
6. să nu utilizeze staţiile publice;
7. să asigure existenţa la bordul vehiculului a documentelor, respectiv
   - legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto,
   - certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto,
   - copia conformă a licenţei comunitare,
   - contractul de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul
   - documentul de transport : licenţa de traseu însoţită de graficul de circulaţie

- actul prin care se dovedeşte dreptul de muncă în România (în cazul şoferilor cetăţeni ai statelor nemembre UE),
- asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora (în copie),
- contractul încheiat cu beneficiarul transportului sau copia conformă cu originalul a acestuia,
- documentele din care să rezulte apartenenţa pasagerilor la categoria pentru care este licenţiat serviciul de transport persoane prin servicii regulate speciale.

Obligaţiile conducătorului auto în timpul transportului prin servicii ocazionale

1. să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare sau în certificatul de clasificare;
2. să informeze persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranţă;
3. să transporte doar persoanele nominalizate în documentul de control;
4. să asigure urcarea şi coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului. Bagajele se manipulează numai de către conducătorul aut;.
5. să verifice componenţa grupului conform cu documentul de transport;
6. să îmbarce/debarce pasagerii doar în locurile prevăzute în contract;
7. să asigure existenţa la bordul vehiculului a documentelor, respectiv
   - legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto,
   - certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto,
   - copia conformă a licenţei comunitare,
   - contractul de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul,
   - documentul de transport : documentul de control
   - actul prin care se dovedeşte dreptul de muncă în România (în cazul şoferilor cetăţeni ai statelor nemembre UE),
   - asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora (în copie),
   - contractul încheiat cu beneficiarul transportului,
   - factura sau bonul fiscal .

Obligaţiile conducătorului auto în timpul transportului în cont propriu de persoane

1. să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare,
2. să informeze persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranţă,
3. să asigure urcarea şi coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului. Bagajele se manipulează numai de către conducătorul auto;
4. să transporte doar persoanele angajate ale întreprinderii de transport în cont propriu, nominalizate în documentul de transport,
5. să asigure existenţa la bordul vehiculului a documentelor, respectiv
   - legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto,
   - certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto,
   - copia conformă a certificatului de transport în cont propriu,
   - contractul de închiriere sau de leasing în original sau în copie conformă cu originalul,
   - documentul de transport : tabelul cu numele şi prenumele persoanelor transportate, semnat şi ştampilat de conducerea întreprinderii,
   - actul prin care se dovedeşte dreptul de muncă în România (în cazul şoferilor cetăţeni ai statelor nemembre UE),
   - asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora (în copie).

5.2 STUDII DE CAZ

1. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier public de persoane prin servicii ocazionale. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi un serviciu ocazional pe ruta Bucureşti - Viena - Bucureşti cu un grup de 25 de persoane care se deplasează la o conferinţă la Viena.
Prima zi de deplasare se termină cu oprire la Arad unde grupul se va caza pentru odihnă până marţi ora 8,00. Plecarea din Bucureşti este programată luni la ora 9.00. Viteza medie de deplasare a autobuzului este de 50 Km/h. La ce oră este posibil să ajungeţi la Arad dacă respectaţi reglementările în vigoare privind perioadele de conducere şi de odihnă. Distanţa Bucureşti – Arad este de 500 km. Justificaţi răspunsul.

R: luni la ora 20.30
Distanţa de 500 km se parcurge în 10 ore de conducere efectivă la care se adaugă 2 pauze de 45 min la fiecare 4.5 h de conducere, deci se ajunge la Arad la 20.30

2. Plecaţi în cursă la ora 7,00. La ce oră ajungeţi la Bacău respectând reglementările privind perioadele de conducere, odihnă şi pauzele conducătorilor auto. Distanţa Bucureşti – Bacău este de 300 km iar viteza medie de deplasare este de 50km/h.

R: ora 13.45
Distanţa de 300 km se parcurge în 6 ore de conducere efectivă la care se adaugă 45 min pauză după 4.5 h de conducere.

3. Calculaţi la ce oră puteţi ajunge la Sibiu şi respectiv ora de întoarcere la Bucureşti dacă se utilizează un singur conducător auto care respectă reglementările privind perioadele de conducere, odihnă şi pauzele conducătorilor Justificaţi răspunsul prin desfăşurarea cursei.
Datele de calcul sunt următoarele:
- plecarea din Bucureşti este programată la ora 9,00;
- distanţa Bucureşti - Sibiu este de 300 km;
- viteza medie de deplasare a autobuzului este de 50 km/h;
- la Sibiu se staţionează 2 ore

R: ora 15.45 ajunge la Sibiu; a doua zi la 10.45 ajunge la Bucureşti.
Ora 9.00 plecare din Bucureşti + 6 h conducere efectivă + 45 min pauză la 4.5 h conducere
Ora 15.45 ajunge la Sibiu + 2 ore pauză
Ora 17.45 pleacă din Sibiu + 3 h conducere = ora 20.45 oprire pentru odihnă zilnică normală 11 ore.
A doua zi ora 7.45 plecare + 3 h conducere = ora 10.45 ajunge la Bucureşti.

4. De la Bucureşti plecaţi joi la ora 9,00. În săptămâna curentă aţi extins o dată timpul de conducere zilnică la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic reduse la 10 ore. Precizaţi ziua şi ora când trebuie să vă opriţi pentru efectuarea primei perioade de repaus (odihnă) zilnic după plecarea din Bucureşti şi indicaţi care va fi durata perioadei de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul. În afară de conducere nu mai desfăşuraţi alte activităţi.

R: Joi la ora 20.30 oprire pentru odihnă zilnică normală de 11 ore.
În ziua de joi şoferul poate conduce maxim 10 ore, la care se adaugă 2 pauze de 45 min după 4.5 h de conducere şi trebuie să efectueze o odihnă zilnică normală de 11 ore, deoarece în săptămâna curentă a extins conducerea la 10 ore de 2 ori şi a efectuat 3 perioade de odihnă zilnică redusă.

5. Pentru ziua de joi este programată plecarea din Praga către București, autocarul fiind condus de dumneavoastră și colegul de echipaj. Programul este următorul:
7,00 – 8,00 transportul grupului la conferință;
8,00 – 15,00 așteptarea pentru terminarea conferinței; 15,00 – 17,00 deplasare la un centru comercial și așteptare grup;
17,00 – plecarea spre București Câte ore mai puteți conduce dumneavoastră și colegul de echipaj până să vă opriți pentru efectuarea unei perioade de repaus (odihnă) și la ce oră trebuie să vă opriți. Justificați răspunsul.

R: 11 ore de conducere; vineri ora 4.00 oprire pentru odihnă
La conducerea în echipaj, șoferii trebuie să se odihnească 9 ore într-un interval de 30 ore, deci mai rămân 21 de ore de activitate pentru echipaj. De luni ora 7.00, începerea programului, până luni ora 17.00 (plecarea în cursă), echipajul a desfășurat 10 ore de activitate, deci mai rămân 11 ore de conducere pentru echipaj până vineri la ora 4.00.

6. Ați ajuns la Dr. Tr. Severin după 6 ore de conducere la ora 14.45 unde efectuați o pauză de 45 de minute și apoi vă pregătiți pentru a efectua returul cursei cu plecare la ora 17.00 conform graficului de circulație. Distanța București – Dr. Tr. Severin este de 300 km. La ce oră ajungeți în aceiași zi la București dacă viteza medie de deplasare a autobuzului este de 50 km/h și respectați reglementările privind perioadele de conducere, odihnă și pauzele ? Justificați răspunsul.

R: Nu se poate efectua cursa în aceeași zi cu un singur conducător auto, deoarece parcursul dus-întors durează 12 ore de conducere efectivă iar un șofer nu poate conduce mai mult de 9 ore/zi, 10 h de două ori pe săptămână.

7. În ziua de vineri plecați din Iași la ora 7,00. În săptămâna curentă ați condus câte 10 ore în zilele de luni și marți și câte 9 ore în zilele de miercuri și joi. Câte ore puteți conduce în ziua de vineri pe traseul Iași – Vaslui și retur în ipoteza că trebuie să vă opriți într-unul dintre capetele de traseu unde veți efectua perioada de repaus (odihnă) săptămânală. Justificați răspunsul. Distanța dintre Iași și Vaslui este de 80 km iar viteza medie de deplasare este de 40 km/h.

R: 8 ore de conducere, se va opri la Iași pentru odihna zilnică dupa 2 curse dus-întors pe traseul Iași-Vaslui.
În ziua de vineri șoferul mai poate conduce maxim 9 ore pentru că a extins conducerea la 10 ore de 2 ori în săptămâna curenta. Distanța de 80 km se parcurge în 2 ore, deci șoferul poate efectua două curse dus-întors și trebuie să se oprească la Iași pentru că mai poate conduce doar 1 oră și pentru a junge la Vaslui sunt necesare 2.

8. Pentru ziua de luni managerul de transport vă comunică că trebuie să înlocuiți un coleg care efectuează traseul București – Focșani cu prima plecare din București. Distanța din București și Focșani este de 150 km iar viteza medie de deplasare este de 50 km/h. Câte curse pe sensul București – Focșani puteți efectua până la luarea unei perioade de odihnă? În ce localitate cap de traseu veți întrerupe activitatea de conducere zilnică? Justificați răspunsul.

R: distanța de 150 km se parcurge în 3 ore de conducere, deci șoferul poate efectua parcursul București-Focșani de 3 ori în ziua de luni și se va opri la Focșani pentru odihna zilnică.

9. Pentru ziua de luni managerul de transport vă comunică că trebuie să înlocuiți un coleg care efectuează traseul București – Craiova cu prima plecare din București. Distanța din București și Craiova este de 200 km iar viteza medie de deplasare este de 50 km/h. Câte curse București – Craiova și retur puteți efectua până la luarea unei perioade de odihnă? În ce localitate cap de traseu veți întrerupe activitatea de conducere zilnică? Justificați răspunsul.

R: 200 km se parcurg în 4 ore de conducere efectivă, deci o cursă dus-întors București-Craiova se efectuează în 8 ore de conducere efectivă. Șoferul se va opri la București pentru odihna zilnică după o cursă dus-întors.

10. În ziua de vineri mai puteți conduce 10 ore și managerul de transport vă comunică că trebuie să înlocuiți un coleg care efectuează traseul București – Pitești cu prima plecare din București. Distanța dintre București și Pitești este de 120 km iar viteza medie de deplasare este de 60 km/h. Câte curse pe sensul București – Pitești puteți efectua până la luarea unei perioade repaus zilnic? În ce localitate cap de traseu veți întrerupe activitatea pe traseul de conducere zilnică ? Justificați răspunsul.

R: 120 km se pot parcurge în 2 ore de conducere efectivă deci șoferul poate efectua traseul București-Pitești de 5 ori (2 curse dus-intors și jumătate) și se va opri la Pitești pentru odihna zilnică.

11. Ați ajuns la Sibiu la ora 12.45 unde efectuați o pauză de 45 de minute și apoi vă pregătiți pentru a efectua returul cursei cu plecare la ora 15.00 conform graficului de circulație. Distanța București - Sibiu este de 300 km. La ce oră ajungeți în aceiași zi la București dacă viteza medie de deplasare a autobuzului este de 50 km/h și respectați reglementările privind perioadele de conducere, odihnă și pauzele ? Justificați răspunsul.

R: Nu se poate efectua cursa în aceeași zi cu un singur conducător auto, deoarece parcursul necesită 12 ore de conducere efectivă iar șoferul poate conduce maxim 9h/zi, 10 h de două ori /săptămână.

12. Plecarea din București este programată luni la ora 6.00 când vă prezentați la serviciu după o perioadă de repaus (odihnă) săptămânal și plecați într-o cursă București – Berlin. Prima zi de deplasare se termină la Arad unde se va staționa până a doua zi. La Arad s-a ajuns la ora 22 datorită deselor opriri pe traseu pentru vizitarea unor obiective turistice. Organizatorul grupului vă solicită ca plecarea de la Arad să aibă loc marți la ora 6,00. La ce oră puteți ajunge la punctul de frontieră Nădlac având în vedere că deplasarea durează 1 oră. Justificați răspunsul.

R: Marți la ora 8.00
În ziua de luni șoferul (după o perioadă de odihnă săptămânală) trebuie să efectueze cel puțin o odihnă zilnică redusă de 9 ore; dacă s-a ajuns la Arad la ora 22 (s-a încălcat regula potrivit căreia în 24 ore de la ultima perioadă de odihnă șoferul trebuie să efectueze o nouă odihnă zilnică normală sau redusă), marți plecarea nu poate fi mai devreme de ora 7.00, deci se va ajunge la Nădlac cel mai devreme marți la ora 8.00

13. Pentru ziua de joi este programată plecarea spre țară. Programul este următorul:
- de la ora 6,00 la 7,00 conducere autobuz de la locul de parcare la hotel;
- 7,00 – 8,00 mic dejun
- Ora 9,00 – plecare spre țară.

Câte ore mai puteți conduce în ziua de joi după plecarea spre țară și la ce oră trebuie să vă opriți pentru efectuarea unei perioade de repaus (odihnă) zilnic, având în vedere faptul că în săptămâna curentă ați extins o dată timpul de conducere zilnic la 10 ore. Justificați răspunsul

R: 9 ore de conducere până joi la 18.45 când trebuie să se oprească pentru odihna zilnică
Într-o săptămână șoferul poate extinde 2 două ori conducerea zilnică la 10 ore; în ziua curentă a condus 1 oră dimineața, deci mai poate conduce 9 ore la care se adaugă pauza de 45 min după 4.5 ore de conducere.

14. Luni vă prezentați la serviciu după o perioadă de repaus săptămânal. Programul este următorul: 6,00 – 7,00 deplasare la locul de îmbarcare din Satu Mare

7,00 – 13,00 deplasare de Satu Mare la Turda din care 3 ore conducere şi 3 ore de pauză pentru vizitarea salinei de la Turda
13,00 – 14,00 pauză de masă
14,00 – plecare în cursă către Constanţa
Câte ore mai puteţi conduce după plecarea din Turda? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 6 ore de conducere până la ora 20.45 când se opreşte pentru odihna zilnică redusă până marţi la ora 5.45.
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul poate să ia o odihnă zilnică redusă de 9 ore, de 3 ori pe săptămână, deci în ziua de luni îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 8 au fost alocate activităţilor desfăşurate de la 6.00 la 14.00, deci mai rămân 7 ore de activitate din care doar 6 ore pot fi alocate conducerii efective deoarece a mai condus 4 ore în ziua curentă.

15. În cursa de Bucureşti aţi plecat în ziua de luni, după o perioadă de odihnă săptămânală. Programul zilei este următorul:
6,00 – 7,00 verificări tehnice şi pregătire documente;
7.00 – 12,00 deplasare până la Sibiu
12,00 -16,00 staţionare pentru vizitarea Sibiului şi pauză de masă
16,00 – plecare către Bucureşti Câte ore mai puteţi conduce după plecarea din Sibiu? Precizaţi perioada de timp în care veţi efectua prima perioadă de repaus zilnic. Justificaţi răspunsul.

R: 4.5 ore de conducere; oprire pentru odihnă zilnică redusă luni la ora 20.30 până marţi la ora 5.30.
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală sau redusă; venind după o perioadă de repaus săptămânal, şoferul poate extinde conducerea la 10 h şi poate lua o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. În ziua curentă a lucrat 10 ore, deci rămân 5 ore de activitate din care pot fi alocate conducerii 4h şi 30 min.

16. Pentru ziua de joi este programată plecarea spre ţară. Programul este următorul:
6,00 – 7,00 conducere autobuz de la locul de parcare la hotel;
7,00 – 8,00 mic dejun
8,00 – 14,00 transportul grupului la obiective turistice şi pauză de 2 ore şi 30 de minute.
14,00 – plecarea spre ţară;
Câte ore mai puteţi conduce în ziua de joi având în vedere faptul că în săptămâna curentă aţi extins de 2 ori timpul de conducere zilnic la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade zilnice de repaus (odihnă) reduse. Justificaţi răspunsul prin prisma reglementărilor privind perioadele de conducere şi de repaus (odihnă) ale conducătorilor auto.

R: 4.5 ore de conducere
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală de 11 ore deci îi mai rămân 13 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 13 ore disponibile, 8 au fost alocate activităţilor desfăşurate de la 6.00 la 14.00, deci mai rămân 5 până să se oprească pentru odihna zilnică normală din care numai 4.5 ore pot fi de conducere după plecarea în cursă.

17. Pentru ziua de miercuri este programată plecarea spre ţară. Programul este următorul:
7,00 – 8,00 conducere autobuz de la locul de parcare la hotel;
8,00 – 9,00 transportul grupului la conferinţă
9,00 – 15,00 aşteptarea grupului;
15,00 – plecarea spre ţară;
Până la ce oră puteţi conduce în ziua de miercuri ? Justificaţi răspunsul. În săptămâna curentă nu aţi efectuat perioade de odihnă redusă.

R: mai poate conduce până la ora 22 (cu o pauza de minim 45 min după 4.5 ore de conducere) şi apoi se opreşte pentru odihna zilnică normală.
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul poate să ia o odihnă zilnică redusă de 9 ore, de 3 ori pe săptămână, deci în ziua de miercuri îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 8 au fost alocate activităţilor desfăşurate de la 7.00 la 15.00, deci mai rămân 7 ore de activitate din care doar 6 ore şi 15 minute pot fi alocate conducerii efective (45 min este pauza la 4.5 ore de conducere). La ora 22 trebuie să se oprească pentru odihnă.

18. Pentru ziua de joi este programată plecarea spre ţară. Programul este următorul:
6,00 – 7,00 conducere autobuz de la locul de parcare la hotel;
7,00 – 8,00 mic dejun
8,00 – 16,00 transportul grupului la obiective turistice şi pauză de 2 ore şi 30 de minute.
16,00 – plecarea spre ţară;
Câte ore mai puteţi conduce în ziua de joi având în vedere faptul că în săptămâna curentă aţi extins de 2 ori timpul de conducere zilnic la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade zilnice de repaus (odihnă) reduse. Justificaţi răspunsul prin prisma reglementărilor privind perioadele de conducere şi de repaus (odihnă) ale conducătorilor auto.

R: 2.5 ore de conducere
În ziua curentă şoferul poate conduce maxim 9 ore şi trebuie să ia o odihnă zilnică normală de 11 ore. În intervalul 6.00 la 16.00, 6 h şi 30 min au fost de conducere, deci mai rămân 2.5 ore de conducere după plecarea în cursă.

19. Pentru ziua de joi este programată plecarea spre ţară. Programul este următorul:
7,00 – 8,00 conducere autobuz de la locul de parcare la hotel;
8,00 – 9,00 mic dejun
9,00 – 16,00 transportul grupului la obiective turistice şi pauză de 2 ore şi 30 de minute.
16,00 – plecarea spre ţară;
Câte ore mai puteţi conduce în ziua de joi având în vedere faptul că în săptămâna curentă aţi extins o dată timpul de conducere zilnică la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade repaus zilnic (odihnă) reduse. Justificaţi răspunsul prin prisma reglementărilor privind perioadele de conducere şi de repaus (odihnă) ale conducătorilor auto.

R: 4 ore de conducere
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală de 11 ore deci îi mai rămân 13 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 13 ore disponibile, 9 au fost alocate activităţilor desfăşurate de la 7.00 la 16.00, deci mai rămân 4 ore de conducere după plecarea în cursă. În ziua curentă şoferul va conduce 9.5 ore în total, ceea ce este posibil pentru ca a extins conducerea doar o dată în săptămâna curentă.

20. După cursa la Budapesta, sunteţi desemnat să efectuaţi un transport prin servicii ocazionale între Bucureşti şi Cluj - Napoca cu un grup de pelerini care doresc să viziteze mănăstirile aflate pe traseu. Plecarea are loc în ziua de luni ora 8.00 după o perioadă de repaus săptămânal. Câte ore puteţi conduce până să vă opriţi pentru efectuarea perioadei de repaus zilnic (odihnă) având în vedere că până la oprirea pentru odihnă se vor face 4 pauze/opriri pe traseu de câte 2 ore fiecare pentru vizitarea obiectivelor din program. Justificaţi răspunsul.

R: 6 ore şi 15 min
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală sau redusă; venind după o perioadă de repaus săptămânal, şoferul poate lua o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 8 au fost alocate opririlor la

obiectivele turistice (4 opriri a câte 2 ore), deci mai rămân 7 ore de activitate din care doar 6 ore şi 15 minute pot fi alocate conducerii efective (45 min este pauza la 4.5 ore de conducere).

21. După cursa la Paris, sunteţi desemnat să efectuaţi un transport prin servicii ocazionale între Bucureşti şi Sighişoara cu un grup de turişti. Plecarea are loc în ziua de luni ora 7.00 după o perioadă de repaus săptămânal. Câte ore puteţi conduce până să vă opriţi pentru efectuarea perioadei de repaus zilnic având în vedere că până atunci, pe traseu, se vor face 5 pauze/opriri pe traseu de câte 2 ore fiecare pentru vizitarea obiectivelor din program. Justificaţi răspunsul.

R: 4.5 ore de conducere
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală sau redusă; venind după o perioadă de repaus săptămânal, şoferul poate lua o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 10 au fost alocate opririlor la obiectivele turistice (5 opriri a câte 2 ore), deci mai rămân 5 ore de activitate din care doar 4.5 ore pot fi alocate conducerii efective.

22. Ajungeţi la Suceava luni la ora 18,00. Pentru ziua de marţi programul este următorul:
- Plecare în cursă la ora 7,00;
- Vizite turistice cu opriri de câte 2 ore şi jumătate la Rădăuţi, Putna, Suceviţa şi Câmpulung Moldovenesc.

Pe traseul Suceava – Rădăuţi – Putna – Suceviţa – Câmpulung Moldovenesc conduceţi în total 3 ore. De la Câmpulung Moldovenesc trebuie să plecaţi către Alba Iulia dar este evident că trebuie să planificată o oprire pe traseu pentru efectuarea perioadei de repaus (odihnă) zilnic. Câte ore mai puteţi conduce după plecarea din Câmpulung Moldovenesc spre Alba Iulia? Justificaţi răspunsul.

R: maxim 2 ore de conducere.
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică redusă de 9 ore deci îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 10 h (4 opriri a câte 2.5 h) au fost alocate opririlor la obiectivele turistice, şi 3 h de conducere, deci mai rămân 2 ore de activitate care pot fi alocate conducerii efective.

23. Plecarea are loc în ziua de joi ora 8.00. În săptămâna curentă aţi extins de 2 ori timpul de conducere zilnică la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade re repaus (odihnă) reduse. Pe traseu efectuaţi mai multe pauze de maxim 2 ore fiecare pentru vizite la obiective turistice. Toate aceste pauze însumează 6 ore. Câte ore puteţi conduce în ziua de joi până să vă opriţi pentru efectuarea perioadei de repaus zilnic ? Justificaţi răspunsul.

R: 6 ore şi 15 min
Într-o perioadă de 24 de ore şoferul trebuie să ia o odihnă zilnică normală de 11 ore deci îi mai rămân 13 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 13 ore disponibile, 6 au fost alocate opririlor la obiectivele turistice, deci mai rămân 7 ore de activitate din care 6 h şi 15 minute pot fi alocate conducerii efective (diferenţa de 45 minn reprezintă pauza ce trebuie făcută la 4.5 ore de conducere).

24. Sunteţi desemnat să efectuaţi un transport prin servicii ocazionale între Bucureşti şi C-lung Moldovenesc cu un grup de turişti. Plecarea are loc în ziua de luni ora 7.00 după o perioadă de repaus săptămânal. Pe traseu efectuaţi mai multe pauze de cel puţin o oră fiecare pentru vizite la obiective turistice. Toate aceste pauze însumează 8 ore. Câte ore puteţi conduce în ziua de luni până să vă opriţi pentru efectuarea perioadei de repaus zilnic ? Justificaţi răspunsul.

R: 6 ore şi 15 min.
Venind după o perioadă de repaus săptămânal, şoferul poate lua o odihnă zilnică redusă de 9 ore, deci îi mai rămân 15 ore de activitate, inclusiv conducere. Din cele 15 ore disponibile, 8 au fost alocate

opririlor la obiectivele turistice, deci mai rămân 7 ore de activitate din care 6 h şi 15 minute pot fi alocate conducerii efective (diferenţa de 45 min reprezintă pauza ce trebuie făcută la 4.5 ore de conducere)

25. Parcurgerea distanţei Bucureşti – Dr. TR. Severin necesită 6 ore de conducere efectivă şi se impun două opriri la interval de 2 ore pentru turişti. Conducătorul auto a procedat astfel:
- ora 8,00 plecare din Bucureşti;
- conducere 2 ore;
- pauză de 30 minute;
- conducere 2 ore
- pauză de 30 minute;
- conducere 1 oră şi sosire la Dr. Tr. Severin.

Ce abatere a săvârşit conducătorul auto ?
R: A ajuns la destinaţie în 5 ore de conducere efectivă şi nu în 6, ceea ce înseamnă că a depăşit viteza legală de circulaţie.

26. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier public de persoane prin servicii ocazionale. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi un serviciu ocazional pe ruta Bucureşti - Viena - Bucureşti cu un grup de 25 de persoane care se deplasează la o conferinţă la Viena. Deplasarea se efectuează cu un autocar utilizat de operatorul de transport în baza unui contract de leasing. Precizaţi 5 documente pe care trebuie să le prezentaţi cu ocazia unui control în trafic, exceptând permisul de conducere, certificatul de înmatriculare, (ro)vinieta, cartea de identitate sau paşaportul şi asigurarea RCA.
R: legitimaţia de serviciu valabilă, certificatul de competenţă profesională, copia conformă a licenţei comunitare, contractul de leasing în original sau în copie conformă cu originalul şi documentul de control pentru transportul ocazional internaţional.

27. În calitate de conducător auto la un operator de transport rutier, efectuaţi transport rutier de persoane contra cost prin servicii regulate pe traseul Bucureşti-Bacău şi retur cu un autobuz care este utilizat de operatorul de transport în baza unui contract de leasing. Cu ocazia pregătirilor pentru efectuarea serviciului verificaţi dacă aveţi documentele necesare efectuării transportului. Enumeraţi 5 documente pe care trebuie să vă asiguraţi că le aveţi la bordul autobuzului, exceptând actul de identitate, permisul de conducere, cértificatul de înmatriculare, rovinieta şi asigurarea RCA.

R: legitimaţia de serviciu valabilă, certificatul de competenţă profesională, copia conformă a licenţei comunitare, contractul de leasing în original sau în copie conformă cu originalul şi licenţa de traseu însoţită de graficul de circulaţie.

28. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de persoane contra cost prin servicii regulate pe traseul Bucureşti – Sibiu. Traseul se efectuează cu un autobuz care are o capacitate de 30 locuri pe scaune şi 10 locuri în picioare. Care este documentul de transport pentru tipul de serviciu de transport persoane pe care-l efectuaţi şi de ce document trebuie însoţit pe toată durata transportului ?

R: Licenţa de traseu însoţită de graficul de circulaţie

29. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de persoane contra cost prin servicii ocazionale. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi un serviciu ocazional pe ruta Bucureşti – Gura Humorului cu un grup de turişti. Înainte de plecare, verificaţi dacă aveţi documentele necesare efectuării transportului. Care este documentul de transport pentru serviciul efectuat pe relaţia Bucureşti - Gura Humorului ?

R: Documentul de control pentru transportul național de persoane prin servicii ocazionale.

30. Efectuați un transport prin servicii ocazionale pe ruta București – Praga. Înainte de plecare, verificați dacă aveți documentele necesare efectuării transportului. Care este documentul de transport pentru serviciul efectuat pe relația București - Praga ?
R: Documentul de control pentru transportul internațional de persoane prin servicii ocazionale.

31. Efectuați un transport prin servicii ocazionale pe ruta Suceava – Istanbul. Înainte de plecare, verificați dacă aveți documentele necesare efectuării transportului. Care este documentul de transport pentru serviciul efectuat pe relația Suceava – Istanbul ?
R: Documentul de transport este documentul de control prevăzut de acordul INTERBUS.

32. Efectuați un transport prin servicii ocazionale pe ruta București – Berlin. Care este documentul de transport pentru serviciul efectuat pe relația București – Berlin și cum se sancționează efectuarea unui transport de persoane contra cost prin servicii ocazionale fără a deține documentul de transport ?
R: Documentul de transport este documentul de control pentru transportul internațional de persoane prin servicii ocazionale. Lipsa documentului de transport se sancționează cu amendă și cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reținerea certificatului de înmatriculare și a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare.

33. Efectuați un transport de persoane contra cost prin servicii ocazionale. Enumerați 3 îndatoriri sau obligații pe care le aveți la îmbarcarea pasagerilor și pe durata cursei raportat la tipul de transport pe care îl efectuați.
R: să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare, să informeze persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranță, să transporte doar persoanele nominalizate în documentul de control, să asigure urcarea și coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului, să verifice componența grupului conform cu documentul de transport, să oprească pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor doar în locurile prevăzute în contract.

34. Efectuați un transport de persoane contra cost prin servicii regulate. Enumerați 3 îndatoriri sau obligații pe care le aveți la îmbarcarea pasagerilor și pe durata cursei raportat la tipul de serviciu pe care îl efectuați.
R: să emită bilete de călătorie corespunzătoare distanței parcurse, să permită urcarea în autovehicul numai a persoanelor posesoare de bilete sau a celor care beneficiază de facilități la transportul rutier, să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare, să oprească în toate stațiile prevăzute în graficul de circulație, să nu oprească în alte locuri decât cele prevăzute în graficul de circulație, să utilizeze placa de traseu.

35. Întreprinderea efectuează transporturi în cont propriu de marfă și persoane. Dumneavoastră lucrați pe un autobuz cu 21 de locuri pe scaune cu care efectuați transport de persoane în cont propriu până la sfârșitul zilei de lucru. Precizați care este documentul de transport pentru transportul de persoane în cont propriu efectuat cu autobuzul de 21 de locuri ?
R: Tabelul cu numele și prenumele persoanelor transportate, semnat și ștampilat de conducătorul întreprinderii.

36. Sunteți angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier public de persoane prin servicii regulate pe traseul București – Focșani cu stație intermediară pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor la Buzău. Traseul se efectuează cu un autobuz care are o capacitate de 40 locuri pe scaune. În stația de plecare din București sunt 40 de pasageri care doresc să ajungă la următoarele destinații:
- 20 de pasageri la Focșani;

- 8 pasageri la Buzău;
- 12 pasageri la Rm. Sărat.

Câţi pasageri puteţi îmbarca? Justificaţi răspunsul.

R: Se pot îmbarca cei 20 de pasageri care merg la Focşani şi 8 pasageri pentru Buzău. Nu pot fi îmbarcaţi pasagerii care merg la Rm.Sărat deoarece acolo nu este staţie.

37. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de persoane contra cost prin servicii regulate pe traseul Bucureşti – Sibiu. În graficul de circulaţie nu sunt prevăzute staţii pe traseu pentru îmbarcare/debarcare pasageri. Traseul se efectuează cu un autobuz care are o capacitate de 30 locuri pe scaune şi 10 locuri în picioare. În staţia de plecare din Bucureşti sunt 40 de pasageri care doresc să ajungă la următoarele destinaţii:
25 de pasageri la Sibiu;
10 pasageri la Rm. Vâlcea şi
5 pasageri la Piteşti.
Câţi pasageri puteţi îmbarca şi pentru ce destinaţii? Justificaţi răspunsul.

R: Se pot îmbarca doar 25 de pasageri,cei care merg la Sibiu. Nu pot fi îmbarcaţi pasagerii care merg la Rm. Vâlcea şi Piteşti deoarece acolo nu sunt staţii prevăzute în graficul de circulaţie.

38. Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier public de persoane prin servicii regulate pe traseul Bucureşti – Bacău cu staţii intermediare pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor la Buzău şi Rm. Sarat. Traseul se efectuează cu un autobuz utilizat în baza unui contract de leasing şi care are o capacitate de 30 locuri pe scaune şi 10 locuri în picioare. În staţia de plecare din Bucureşti sunt 30 de pasageri care doresc să ajungă la următoarele destinaţii:
- 15 pasageri la Bacău
- 10 de pasageri la Focşani;
- 10 pasageri la Buzău;
- 10 pasageri la Rm. Sărat.

Câţi pasageri puteţi îmbarca şi pentru ce destinaţii? Justificaţi răspunsul.

R: Se pot îmbarca doar 30 de pasageri, câte locuri sunt pe scaune (nu pot fi transportaţi călători în picioare), către Bacău, Buzău şi Rm. Sărat. Nu pot fi îmbarcaţi pasagerii care merg la Focşani deoarece acolo nu este staţie.

39. Efectuaţi un transport prin servicii ocazionale pe ruta Bucureşti – Budapesta. La plecare din Arad, un număr de 5 persoane care nu fac parte din grup vă solicită să-i transportaţi până la Budapesta. Cum procedaţi în această situaţie având în vedere că aveţi legitimaţii de călătorie corespunzătoare distanţei Arad – Budapesta şi aveţi locuri libere în autocar. Justificaţi răspunsul.

R: Cele 5 persoane nu pot fi îmbarcate pentru că nu fac parte din grup; la serviciile ocazionale nu se emit legitimaţii de călătorie.

40. Efectuaţi un transport de persoane prin servicii ocazionale în trafic naţional. Siguranţa şi confortul călătorilor este principala dumneavoastră responsabilitate. Indicaţi cel puţin 3 moduri prin care pasagerii pot fi informaţi cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranţă pe timpul deplasării.

R: Pasagerii pot fi informaţi de către conducătorul auto, de către conducătorul grupului, prin mijloace audiovizuale sau prin afişarea în loc vizibil la fiecare scaun a unor semne şi/sau pictograme.

STUDIU DE CAZ CPI PERSOANE

EXEMPLU

STUDIU DE CAZ NR. 1

Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier de persoane contra cost prin servicii ocazionale. Angajatorul vă desemnează să efectuaţi cu un autocar utilizat de operatorul de transport în baza unui contract de leasing, un serviciu ocazional pe ruta Suceava - Bucureşti – Istanbul cu un grup de turişti.
Plecarea din Suceava este programată luni la ora 9,00.
Viteza de deplasare a autocarului este de 50 km/h.

1. Precizaţi 5 documente pe care trebuie să le prezentaţi cu ocazia unui control în trafic, **exceptând** permisul de conducere, certificatul de înmatriculare, diagramele/cardul tahograf, rovigneta, cartea de identitate, paşaportul, asigurarea RCA.
2. Indicaţi 3 obligaţii pe care le aveţi la plecare şi pe timpul transportului Suceava - Bucureşti – Istanbul din punct de vedere al tipului de serviciu pe care îl efectuaţi.
3. Prima zi de deplasare se termină cu oprire la Bucureşti unde grupul se cazează pentru odihnă până a doua zi. La ce oră este posibil să ajungeţi în cel mai scurt timp la Bucureşti dacă respectaţi reglementările în vigoare privind perioadele de conducere şi de odihnă. Distanţa Suceava-Bucureşti este de 500 km/h. **Justificaţi răspunsul.**
4. Pentru ziua de joi este programată plecarea spre ţară. Programul este următorul:
6,00 – 7,00 conducere autocar de la locul de parcare la hotel;
7,00 – 8,00 mic dejun;
8,00 - 14,00 transportul grupului la obiective turistice şi pauză de 2 ore şi 30 minute;
14,00 – plecarea spre ţară.
Câte ore mai puteţi conduce în ziua de joi având în vedere faptul că în săptămâna curentă aţi extins de 2 ori timpul de conducere zilnic la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade zilnice de odihnă reduse? **Justificaţi răspunsul**.

STUDIU DE CAZ NR. 2

Efectuaţi un transport contra cost de persoane prin servicii ocazionale pe ruta Bucureşti – Paris cu un autocar utilizat în baza unui contract de leasing.

5. Care este documentul de transport pentru serviciul efectuat pe relaţia Bucureşti - Paris şi cum se sancţionează efectuarea unui transport de persoane contra cost prin servicii ocazionale fără documentul de transport?
6. De la Bucureşti plecaţi joi la ora 9,00. În săptămâna curentă aţi extins o dată timpul de conducere zilnică la 10 ore şi aţi efectuat 3 perioade de repaus (odihnă) zilnic reduse la 10 ore. Precizaţi ziua şi ora când trebuie să vă opriţi pentru efectuarea primei perioade de repaus zilnic după plecarea din Bucureşti şi indicaţi care va fi durata acesteia. În afară de conducere nu mai desfăşuraţi alte activităţi. **Justificaţi răspunsul**.
7. Autovehiculul este echipat cu tahograf analog. Ce date/informaţii înscrie conducătorul auto pe diagrama tahograf la introducerea ei în aparat la începutul zilei de lucru?
8. Cu ocazia controlului în trafic, se constată că pe diagrama tahograf din ziua precedentă, înregistrarea prezintă o întrerupere de 2 ore şi capetele înregistrării de distanţă nu au continuitate. Autovehiculul este condus de un singur conducător auto. Indicaţi 2 posibile cauza ale acestui lucru, exceptând diagram tahograf.

STUDIU DE CAZ Nr. 3

În calitatea dumneavoastră de conducător auto la un operator de transport rutier urmează să efectuaţi un transport de persoane contra cost prin servicii ocazionale.

9. Managerul de transport v-a instruit că viteza peste limitele admise sau viteza neadaptată este o cauză majoră a accidentelor de circulaţie. De asemenea, v-a instruit că sunt factori/situaţii în care un conducător auto poate fi tentat să circule cu o viteză neadaptată sau peste limita admisă. Indicaţi 3 asemenea factori/situaţii.

10. Cunoaşteţi că neadaptarea vitezei de circulaţie este una din principalele cauze generatoare de accidente rutiere. Indicaţi 4 elemente/factori funcţie de care trebuie să vă adaptaţi viteza cu care circulaţi.

11. La cursul de pregătire profesională precum şi prin instructajul efectuat de persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activităţi de transport aţi fost învăţat că în calitate de conducător auto principala dumneavoastră responsabilitate o constituie siguranţa şi confortul pasagerilor. Indicaţi 5 modalităţi privind stilul de conducere prin care asiguraţi siguranţa şi confortul pasagerilor.

STUDIU DE CAZ Nr. 4

Sunteţi angajat în calitate de conducător auto la un operator de transport rutier care efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic naţional.

12. Indicaţi 3 factori ce ţin de conducătorul auto care influenţează negativ timpul de reacţie a conducătorului auto.

13. Starea psihică a conducătorului auto influenţează capacitatea de conducere. Indicaţi 2 efecte negative ale problemelor familiale asupra conducătorului auto.

14. Pe parcursul unei curse sunteţi implicat într-un accident de circulaţie. Nu sunteţi rănit şi aplicaţi măsurile care se impun. Indicaţi primele 4 acţiuni pe care le întreprindeţi în ordinea în care ele trebuie luate.

STUDIU DE CAZ NR. 5

15. În spiritul conducerii economice, aţi învăţat că este util a se valorifica inerţia autovehiculului. În măsura în care condiţiile de circulaţie permit, enumeraţi 2 situaţii (cazuri) în care se poate valorifica în mod raţional inerţia autovehiculului.

16. Circulaţi într-o zonă montană cu porţiuni de drum cu pante lungi. Ce sistem al autovehiculului utilizaţi pentru evitarea suprasolicitării frânei de serviciu? Enumeraţi 3 avantaje ale utilizării acestui sistem.

17. Cunoaşteţi că în timpul deplasării trebuie să circulaţi cu o viteză adaptată şi care să vă permită oprirea în condiţii de siguranţă. Indicaţi 3 factori care nu ţin de conducătorul auto şi care influenţează negativ distanţa de frânare.

STUDIU DE CAZ NR. 6

18. Întreţinerea autovehiculului într-o stare tehnică bună este esenţială pentru siguranţa circulaţiei şi reducerea costurilor de exploatare. Indicaţi 3 elemente pe care trebuie să le aveţi în vedere la întreţinerea motorului care au implicaţii asupra consumului de combustibil şi a performanţelor motorului?

19. La plecarea în cursă persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport v-a dat instrucţiuni pentru a adopta un stil de conducere economic şi ecologic. Indicaţi 5 elemente necesare adoptării unui stil de conducere economic şi ecologic.

20. Autocarul pe care îl conduceţi este echipat cu sistem de reglaj adaptiv al vitezei (adaptive cruise control – ACC) care mai este denumit şi autopilot adaptiv. Indicaţi 2 avantaje ale acestui sistem.

CUPRINS

Capitolul 1. Mecanică şi echipamente de siguranţă pag.

1.1 Mecanică şi conducere ecologică 5
1.2 Echipamente de siguranţă 8
1.3 Studii de caz 11

Capitolul 2. Prevenirea accidentelor

2.1 Elemente de conducere preventivă 15
2.2 Planificarea cursei şi pregătirea autovehiculului 18
2.3 Studii de caz 20

Capitolul 3. Reglementări sociale

3.1 Perioadele de conducere şi de odihnă ale conducătorului auto 29
3.2 Echipamente de înregistrare 36
3.3 Studii de caz 44

Capitolul 4. Reglementări specifice transportului de marfă

4.1 Efectuarea transportului de marfă 58
4.2 Încărcarea şi arimarea mărfurilor 61
4.3 Studii de caz 64

Capitolul 5. Reglementări specifice transportului de persoane

5.1 Efectuarea transportului de persoane 70
5.2 Studii de caz 76